
АПРЕЛЬ 2004
ИЗДАЕТСЯ С 1991
МОТО
Издательство За рулем
R1-'04: ПРЕМЬЕР-ТЕСТ
ТЕСТЫ:
YAMAHA YZF-R1
MOTO GUZZI 750 Nevada Club
YAMAHA YZF-M1
KAWASAKI ZX-6RR
SUZUKI GSX-R600
BELGARDA YAMAHA R6
TRIUMPH Daytona 600
TEN KATE HONDA CBR600RR
«РЫСЬ-2» ТМЗ 6.9032
Виктор Цой ЕДЕТ НА АРБАТ
ЛУЧШАЯ КОЛЛЕКЦИЯ РОССИЙСКОЙ ТЕХНИКИ
ГОЛОВОРЕЗЫ SS600
ТЮНИНГ СТАРЬЯ: «БЛЕЙДЫ» ОТДЫХАЮТ!
TDM ВЫБИРАЕТ, КОМУ НРАВИТЬСЯ
NEVADA CLUB, ПИЦЦА-КАСТОМ
БАЙКЕРСКИЙ КАЛЕНДАРЬ
ГЕОРГИЙ БООС: В ДУМУ НА БАЙКЕ
ЯКУТСКИЙ ЭКСТРИМ
ISSN 0869-5628
04
9 770869 562049
-50°

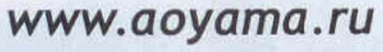

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР
Kawasaki
ПРОДАЖА • СЕРВИС • ЭКИПИРОВКА • TRADE-IN
Запчасти • Комплектующие • Моторезина • Масла • Аксессуары
НОВЫЕ И СЕКОНД-ХЭНД
МОТОЦИКЛЫ
И СКУТЕРЫ:
• HONDA
• YAMAHA
• SUZUKI
• KAWASAKI
Ninja
ZX-10R
Mr. Moto
salon
uvex
ОДЕЖДА И АКСЕССУАРЫ
KINGS TIRE
НЕДОРОГАЯ КАЧЕСТВЕННАЯ РЕЗИНА
Vesrah
РАСХОДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ
YUASA
e-mail: mrmoto@mail.ru
www.mr-moto.ru
Москва, ул. Эйзенштейна, 1, м. «ВДНХ», подземная автостоянка возле памятника «Рабочий и колхозница», т. (095) 181-2028/4255, т/ф (095) 187-633
г. Санкт-Петербург, ул. Дибуновская, 37, литера А, т. (812) 431-1118/1122, т/ф (812) 431-0163



АОЯМА МОТОРС

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР

VTX1300
2004







НАШИ САЛОНЫ В МОСКВЕ:

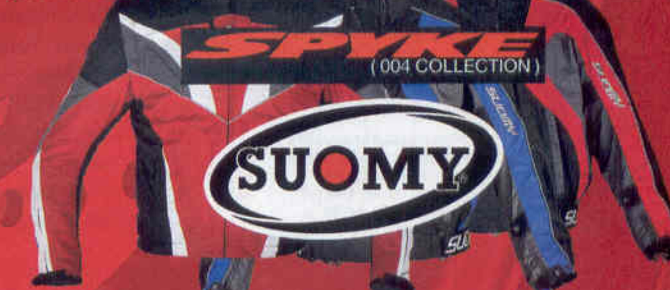
Волгоградский пр-т, д.18 276-9000
ТК "Твой Дом", 24-й км МКАД Юг 548-8627
ТК "Крокус Сити", 66-й км МКАД 942-9533

Наши региональные дилеры:

г. Ижевск - ООО "Аояма Ижевск" - (3412) 44-5508
г. Пермь - ООО "Аояма Пермь" - (3422) 67-7434
г. Екатеринбург - ООО "Аояма Урал" - (3432) 52-0001
г. Челябинск - ООО "Шин-Инвест" - (3512) 62-1001
г. Самара - ЗАО "Автоимпорт" - (8462) 16-1969
г. Краснодар - ООО "Макс Моторс" - (8612) 64-0077 (доб.167)
г. Сочи - ООО "Макс Моторс" - (8622) 60-2363



ул. Вавилова, д.69А 132-1220, 132-1221



Журнал МОТО
№04 (139)/2004
Издается с 1991 г.
Учредитель – ОАО «За рулем»

«МОТО» magazine
№04 (139)/2004
Issued since 1991 by «Za Rulіom» Publishing House

Тираж номера / Circulation 90 200 экз.


Сертифицирован Национальной тиражной службой России
The circulation is certified by the National Circulation Service

Генеральный директор ОАО «За рулем»
Валерий ПУШКОВ
Главный редактор
Максим ЮРЧЕНКО
Editor-in-Chief
Maxim YURCHENKO
Зам. главного редактора
Сергей ГРУЗДЕВ
Отв. секретарь
Дмитрий ЮДИН

Наука, техника, информация
Александр ВОРОНЦОВ (зав. отделом)
Испытания
Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ
Безопасность, туризм, спорт
Иван КСЕНОФОНТОВ (зав. отделом)
Николай САМАРИН
Эксплуатация, экспертиза
Александр ЛЕБЕДЕВ (зав. отделом)
Борис ДАХНОВСКИЙ
Оформление
Сурияна ВОЛКОВА (зав. отделом)
Наталия ДОЛГАЯ (дизайн)
Лидия ЛАЗАРЕВА (верстка)
Корректура
Татьяна КАРАГОДИНА
Перевод
Татьяна КОДАЧЕНКО

Реализация журнала
Антонина ДИРИЧЕВА
тел.: (095) 267-30-65, (095) 267-64-93

Цветоделение
Дизайн-центр «За рулем»
тел. (095) 978-21-91; факс (095) 250-26-41

Рекламное бюро «За рулем»
Семен ШАДРИН
тел. (095) 961-11-55
Александр МУХИН
тел. (095) 961-11-50

Журнал зарегистрирован 01.06.93 г. Комитетом РФ по печати, рег. №0110725
Выходит один раз в месяц.
Формат 207Х270.
Отпечатано в типографии G. Canale (Италия) компанией OTA LLC.

Материалы, опубликованные в журнале, – собственность ЗАО «ЮКИ «За рулем». Перепечатка допускается только с разрешения издателя.

All articles and illustrations are coryright. All rights reserved. No reproduction is permitted in whole or part without the express consent of «Za Ruliom» Joint-Stock Company.


Публикации, обозначенные этим знаком, печатаются на правах рекламы. Редакция не несет ответственности за достоверность информации в рекламе.

Адрес редакции: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 (Address: 10, Seliverstov per., Moscow 107045, Russia). Тел. (Tel.): (095) 207-33-49, телефакс (fax): (095) 737-41-92;
E-mail: moto@zr.ru, http://www.moto.zr.ru.


Цена журнала по каталогу «Роспечати» – 24 руб., розничная цена – свободная.
Подписка – во всех отделениях связи СНГ. Подписной индекс по каталогу «Роспечати»: на полгода – 70594, на год – 72391.

Вниманию авторов! Обязательно указывайте ваши ФИО, почтовый адрес (с индексом), паспортные данные (серия, номер, кем и когда выдан), ИНН, номер свидетельства пенсионного страхования, дату и место рождения, номер телефона.

В НОМЕРЕ:


В Думу на «спорте», стр.90
Для души, стр.58
Off-road, стр.68
Зов «Дакара», стр.84

ТЕХНИКА

6 **Новости**

10 **Встречайте! Плод мезальянса-2**
Moto Guzzi – продолжатель традиций

12 **Топ-модель**
Энерговооружен и взрывоопасен
Новый Benelli TNT – ТриНитроТолуол

14 **Тест «Эрка» стала острее**
R1 теперь не «стрит»

18 **Дутье в кокиль**
Moto Guzzi Nevada Club, круизер

24 **Он такой противоречивый**
Yamaha TDM900, спортивно-дорожный

31 **Головорезы**
Класс SS600: сравнение лучших

42 **Кошка гуляет сама по себе**
«Рысь», ATV

46 **Не понаслышке**
Девушка на дельфине
Городской скутер для нас, любимых

48 **Ретроскоп Только в Риге!**
Самая полная коллекция отечественных мотоциклов

54 **Тюнинг Эту тройку не догнать**
Как делают стритфайтеры

58 **Самопал Буду лопать марципаны**
Трайки для души

РЫНОК

60 **Рынок Вам это к лицу. И к телу**
Облачение мотоциклиста должно быть «правильным»

64 **Ликбез Перед выездом**
Подготовка мотоцикла к дороге после простоя

65 **Актуально Если так уж невтерпеж**
Каверзы на старте сезона

66 **Бенефис дилера**
И в пике, и в бреющий полет
Компания «Ускоритель» для тюнинга техники

68 **Мастер-пилот**
В режиме «постоянно включено»
Езда в стиле off-road

МОТОКЛУБ

70 **Распахнутый мир −50°С на солнце**
Путешествие по Якутии на снегоходах

84 **Экстрим-тур**
Войди в команду приключений КТМ
Драйв по Тунису

87 **Vip-холл «Х» не делает тайн**
Генеральный директор «АМ Групп» Андрей Мокрушин о фильмах об экстриме

Nevada Club, стр.18

SS600, стр.31

«Рысь-2», стр.42

Как он погиб? стр.111

МОДЕЛИ:

Moto Guzzi Breva V1100, неоклассик, стр. 10

Benelli TNT, стритфайтер, стр. 12

Yamaha YZF-R1, спортбайк, стр. 14

Moto Guzzi 750 Nevada Club, круизер, стр. 18

Yamaha TDM900, дорожно-спортивный, стр. 24

Kawasaki ZX-6RR, гоночный, стр. 31

Suzuki GSX-R600, гоночный, стр. 31

Belgarda Yamaha R6, гоночный, стр. 31

Triumph Daytona 600, гоночный, стр. 31

Ten Kate Honda CBR600RR, гоночный, стр. 31

«Рысь-2» ТМЗ 6.9032, мотовездеход, стр. 42

Aprilia Majito 50, скутер, стр. 46

Kawasaki ZX-10, тюнинг, стр. 54

Honda CBR600F, тюнинг, стр. 54

Suzuki GSZ1100F, тюнинг, стр. 54

ЗАЗ-трайк, самоделка, стр. 58

88 **Мужские игры**
«Гляди, как вертится, нахал...»
Адреналиновый снаряд маунтин-байк

90 **Один из нас**
«Не вижу причин не приезжать в Думу на спортбайке»
Интервью Георгия Бооса

92 **Увековечим! Проект «Асса»**
Скульптура Виктора Цоя на Арбате

94 **Клуб-инфо**
Байкерский календарь-2004

95 **Шампанское для самой-самой**
Конкурс «Paddock girls-2004»
Скийоринг жив!
Искусство тату – в байкерские массы

96 **Мотоклубы: банк данных**

РЕМЗОНА

98 **Экспертиза Если гук «крякнул»**
Карданные шарниры для «Урала»

100 **Опыт Без устали**
Гидравлический привод механизма сцепления

101 **Первоапрельский опыт**
Не бойся железа!
Практическое руководство по капремонту двигателей иномарок

102 **Мозгодром** Советы бывалых

103 **Вопрос-ответ**

104 **Книжная полка Бойся двойников!**
Владельцам «Минсков»
Серовато, но – бестселлер
Книга «Автомобильные бензиновые двигатели»

СПОРТ

105 **«Кольцо» Чемпионат становится богаче**
Президент комиссии МФР по ШКМГ Борис Герелис о чемпионате РФ-2004

106 **Гонки на льду, MotoGP, триал, гонки на снегоходах, кросс, новости**

111 **История Покушение на фаворита?**
Фотосвидетельство трагической гибели гонщика Анатолия Гладышева

120 **Цены на мототехнику**



А вот и Guzzi, стр.10

В АТАКЕ КЛОНЫ

Спешите видеть! Kawasaki представляет первый большой туристический эндуро!.. Стоп! Где-то мы уже видели эту машину. Да это же... Suzuki DL1000 V-Strom, ему уже три года от роду. Теперь мотоцикл выходит на европейский рынок с индексом KLV1000. V-образная литровая «двойка» жидкостного охлаждения развивает 98 л.с. Силовой агрегат – в диагональной раме из алюминиевого сплава, сухая масса – 208 кг. Таким образом, альянс Suzuki-Kawasaki заполняет «дыры» в производственной программе друг друга способом клонирования.



Фото Kawasaki

35 НЕ НАШИХ МИЛЛИОНОВ

Прогноз развития мирового мотоциклетного рынка опубликовала американская исследовательская компания Freedonia Group. Сенсаций в ближайшее время не предвидится. Сбыт мотоциклов к 2007 году дойдет до круглой цифры 35 миллионов. Рост продаж состоится в основном за счет развивающихся стран – в странах «золотого миллиарда» (США, Западная Европа, Япония) рынок стабилизируется – здесь не стоит ожидать ни заметного роста, ни катастрофического обвала. Freedonia подчеркивает разницу между этими двумя секторами рынка: если в странах «третьего мира» мотоцикл – средство повседневного (и даже семейного) транспорта, то для жителей богатых государств он окончательно превратился в игрушку (а все разговоры о том, что на двух колесах удобнее по пробкам лазить – отговорки для жены). Кроме того, возраст среднестатистического мотоциклиста в США и Европе неумолимо лезет вверх. Компания отмечает и еще одну тенденцию: все большее влияние на конструкцию мотоцикла оказывают экологические требования. И не только в развитых странах: мегаполисы Азии и Латинской Америки тоже задыхаются от смога.

Цифры впечатляют, вот только вряд ли сбыт новых мотоциклов в России в 2007 году составит сколько-нибудь существенную часть из этих 35 мировых миллионов.

Фото Triumph

ВСЕМ BUSA'M – BUSA

С такой скоростью «обычный» дорожный мотоцикл по нашей планете еще не ездил! Американец Рич Янси на «заряженном» спортбайке Suzuki GSX1300R Hayabusa промчал мерную милю на аэродроме Макстон в Северной Каролине со скоростью 402,26 км/ч. Почему мотоцикл «обычный»? Потому что он, несмотря на переделки, сохраняет разрешение на передвижение по дорогам общего пользования, и Янси порою ездит на нем на работу. Кстати, работа у Рича та еще: он занимается доводкой моторов для гоночных автомобилей американской формулы NASCAR. Понятно, что Янси не мог оставить без своего просвещенного внимания и любимый мотоцикл. Купив его в 2000 году и заботливо обкатав, Рич занялся своим любимым делом – доводкой.



Увеличенный рабочий объем до 1363 см^3, кованые шатуны и т.д., и т.п. Но главный компонент тюнинга – турбокомпрессор от компании Mr. Turbo. После форсировки двигатель развивает мощность около 400 л.с. Любопытно, что Янси соорудил специальный короб вокруг интеркулера: во время рекордных заездов он, для лучшего охлаждения, заполняет его льдом.

Фото MCN

ДОРОГИ В ТЕХАСЕ МОЮТ ШАМПУНЕМ?

По крайней мере, житель этого штата Джо Мартин не жалуется. И даже разъезжает по ним на своем чоппере с ну очень уж экстремальным углом наклона рулевой колонки. Джо и его братец Джейсон, совладельцы компании Martin Bros, производят системы выпуска и прочие «цацки» для кастомайзеров всей округи. А попутно клепают и такие вот аппараты – в основном для себя и своих сотрудников. Кстати, обратите внимание: вместо заднего крыла – лишь две скромные пластины, совершенно не заслоняющие красу широченной шины Avon. Нет, какие все-таки в Техасе дороги! С шампунем их моют, что ли?



Фото Easyriders

ЗАРАЗНЫЙ VYRUS

Некоторые технические идеи своей навязчивостью здорово напоминают вирус гриппа. Одна из них – рулевое управление мотоцикла «по-автомобильному», с поворотной ступицей. Новейший проект на эту тему так и называется: Vyrus. Впрочем, в конструкции новинки явно проглядывают следы таких эпохальных конструкций, как Yamaha GTS1000 и Bimota Tesi: передняя подвеска – на продольных рычагах, алюминиевая рама, охватывающая силовой агрегат на манер греческой буквы «омега». Двигатель – впрысковый 2-клапанный «воздушник» Ducati (991 см^3, 84 л. с. на заднем колесе). Примечательна рекордно малая для дорожного «литра» масса: всего 154 кг. Итальянцы надеются в 2004 году продать 50 таких машин по € 30 000 за штучку.

Фото Motociclismo

ЧИСЛО «ХАРЛЕЯ» – ШЕСТЬ

Вам неприятны шум и вибрации, которые издает ваш любимый Harley-Davidson на загородной трассе? Тогда новый аксессуар, предлагаемый «придворным» тюнинговым отделением Screamin' Eagle – для вас. Это 6-скоростной блок для коробки передач, который можно установить вместо прежнего 5-скоростного, даже не снимая картер КП с рамы. Шестая передача – повышающая, ее передаточное число – 0,89, все прочие передаточные числа оставлены в неприкосновенности. Покупатели оценят и усовершенствованный механизм переключения с коваными вилками. Набор предназначен для установки на силовые агрегаты с отдельной от двигателя коробкой передач – для семейств Dyna, Softail и Touring.



Фото Harley-Davidson

МОТАРД? СУПЕР!

Писк мотоциклетной моды – гонки супермотардов, «кроссачей» для шоссейных трасс. Зародившись в Европе, эти состязания стремительно завоевывают Америку. И произошло неизбежное: в США родился самый, пожалуй, совершенный мотоцикл-супермотард (или же вообще самый совершенный мотоцикл в мире?). Компания Synergy на выставке в Индианаполисе представила прототип Quantum 450 с двигателем собственного изготовления – 445-кубовый агрегат мощностью 60 л. с., с 4-клапанной «перевернутой» головкой (то есть впуск спереди, выпуск сзади), двумя верхними распредвалами, впрыском топлива, электростартером, 5-ступенчатой коробкой передач и сцеплением с регулируемой пробуксовкой. Мотор спроектирован по канонам автомобильной F1 и отличается многими нетрадиционными решениями: например, кованый неразъемный шатун вращается на роликовых подшипниках на составном коленвале. Не менее экзотична и конструкция шасси: рама «испечена» из карбона. Компания надеется запустить новинку в продажу уже летом этого года.

Фото Synergy Motorsports

ЗВЕРЬЕ РАЗМНОЖАЕТСЯ!

Парочка 4-колесных (4-лапых?) зверушек вылезла из недр концерна Yamaha: спортивный мотовездеход Raptor 350 и утилитарный Grizzly 125. Первый идет на смену популярнейшей модели Warrior. Он унаследовал от предшественника силовой агрегат, и почти без изменений: оборудованный электростартером 350-кубовый 4-тактный двигатель, сблокированный с 6-ступенчатой коробкой передач (с передачей заднего хода) и «ручным» сцеплением. Привод – цепью, только на задние колеса. Новинка повторяет облик 660-кубового Raptor, а модные раскосые фары – от суперспортивного YFZ450. Машина весит 170 кг – на целых 10 кг легче, чем старина Warrior.



Yamaha Raptor 350

Фото Yamaha

Второй дебютант смотрится угрюмым: весь такой насупленный, обвешанный багажниками и защитными дугами – ну настоящий Grizzly! (Кто не помнит – это такой дикий медведь.) Росточком он не вышел, но для многих это и к лучшему: со зверьком массой 139 кг и высотой в холке (пардон, по седлу!) 685 мм новичкам управляться куда легче. Силовой агрегат – тоже проверенная штучка: этот 125-кубовый 4-тактный моторчик, соединенный с вариатором и передачей заднего хода, много лет трудился в модели Breeze. Назначение новинки – обслуживать новичков (в конструкции предусмотрен даже регулируемый ограничитель подъема дросселя), а также тех, кто не желает потакать аппетиту большого 660-кубового Grizzly и мириться с его неуклюжестью.



Yamaha Grizzly 125

ТУЧИ НАД ОСТРОВОМ МЭН

Британские представители крупнейших мотоциклетных компаний предъявили ультиматум организаторам гонок «Турист Трофи» (ТТ), которые с 1907 года ежегодно проводятся на острове Мэн, что в Ирландском море. По их словам, спортивные боссы давно отстали от жизни. Пугающий признак – то, что молодежь уже не едет на ТТ: в рядах зрителей в основном ветераны. Растянутое на три недели шоу состоит из восьми главных гонок, причем половина из них в классах, доставшихся ТТ в наследство от давным-давно почивших чемпионатов (например, мотоциклетная F1). Поэтому компании несут большие расходы, совершенно не «отбиваемые» рекламным эффектом. Представители мотоциклетных империй предлагают для начала сократить количество гонок вдвое, ужав всю программу в 10 дней, и вдвое увеличить объем призовых денег. В противном случае они грозят прекратить спонсорскую поддержку тех команд, которые участвуют в ТТ. А это обернется массовым отказом последних от участия – ведь гонщики давно недовольны этой трассой, чуть ли не ежегодно уносящей человеческие жизни (по этой причине ТТ еще в 1977 году вычеркнули из календаря чемпионата мира Гран-при). И тогда «Турист Трофи» станет просто большой клубной тусовкой.



Фото Пола Фрайера

«ВЕРХОМ» НА ВОДОРОДЕ

Водород все чаще представляется полноценной альтернативой бензину. Сотрудники индийского университета в Бенаресе отрапортовали об успешном окончании двухлетних экспериментов: десяток 100-кубовых мотоциклов были переоборудованы на «водородное» питание. Вместо бензобака установлена 17-литровая емкость для металлогидридов – веществ, способных «связывать» водород и «отдавать» его при нагреве, причем для этой цели достаточно тепла выхлопных газов. А для запуска хватает остатков водорода во впускном тракте. Пробег на одной «заправке» – около 80 км.

ВОТ ТАКИЕ VOLOCI

Элегантный электровелосипед с боевым названием Voloci – продукт американской компании Nycewheels Inc. Его отличает «продвинутое» шасси (рама из алюминиевого сплава, задняя подвеска с прогрессивной характеристикой, дисковые тормоза спереди и сзади) и довольно мощный (1,5 кВт, то есть 2 л. с.) электродвигатель, позволяющий машине разгоняться до 48 км/ч. Причем скорость 32 км/ч она набирает всего за 5 секунд. Велосипед весит 27 кг, еще 9 кг – никель-металл-гидридная 36-вольтовая батарея, обеспечивающая пробег 32 км со средней скоростью 25 км/ч.



Фото Nycewheels Inc.

НЕ ПОБРЕЗГОВАЛИ...

Стали известны новые подробности о проекте «чисто американского» спортбайка Fischer. Правда, с самого начала его «расовая чистота» была весьма сомнительна. Внешность разработал известный европейский дизайнер Глинн Керр,



Фото Fischer

из Европы же и большая часть комплектующих. Двигатель первого прототипа – V-образная 1000-кубовая «двойка» от итальянской Aprilia. Теперь же добавилась и толика азиатской крови: на последнем варианте Fischer MRX в качестве мотора – 650-кубовый V-твин от южнокорейского концерна Hyosung. Причем, помимо базового, возможен вариант двигателя с компрессором, выдающий целых 115 л.с. Компания обещает представить «товарные» образцы уже осенью этого года.

СВОБОДЫ ЗАХОТЕЛИ?

Нравится итальянскому концерну Piaggio ходить в лидерах европейского скутерного рынка! Чтобы не утратить эту великолепную позицию, он неустанно обновляет модельную гамму. Вот «свежачок»: полностью обновленный скутер на больших колесах Liberty. По сравнению с предшественником, запущенным в производство еще в 1995 году, он ощутимо «взматерел», стал комфортабельнее, не утратив при этом своего проворства – ведь эта модель нацелена прежде всего на новичков и женщин. Выбор силовых агрегатов широк: два 50-кубовых, 2-тактный и 4-тактный, и 4-тактные двигатели рабочим объемом 125 и 200 см³. Обновлен и скутер среднего класса Beverly: на 125-кубовой версии более удобное седло, новые переднее крыло и передний щит. А вместо 200-кубового двигателя – новейший 250-кубовый 22-сильный Piaggio Quasar.



Фото Piaggio

ДВОЙНОЙ РЫВОК



Фото Triumph

Хозяин английской компании Triumph Джон Блур с явным удовольствием воспринял рекордно быстрое восстановление завода после пожара. Катастрофа, более чем наполовину уничтожившая предприятие, случилась в марте 2002-го, а уже в сентябре того же года мотоциклы вновь поплыли к покупателям. Теперь же 650 работников компании получили еще более захватывающую задачу: за пять лет удвоить объем производства и выйти на рубеж 70 000 мотоциклов в год. С этой целью Блур инвестирует более 140 миллионов долларов, причем немалую часть этой суммы собирается потратить на приобретение новейших систем компьютерного проектирования.

С НОВЫМ МОНСТРОМ!

Нелегко угнаться за японскими концернами! Боссы итальянской компании Ducati знают это, может быть, лучше других. Азиатские новинки (особенно новейшие Kawasaki Z1000 и Z750) «уводят» все больше покупателей. Баста, пора запускать в продажу новый Monster! Он дебютирует уже осенью этого года на мотосалоне в Мюнхене. Его основные «сильные» отличия – новая рама, в которой традиционная «птичья клетка» из стальных труб сочетается с алюминиевыми отливками, и выпускная система по нынешней моде вынесена под седло. Гамма двигателей прежняя: от 620-кубовой «воздушки» до 1000-кубового «жидкостного» варианта (возможно, самая «озверелая» модификация вооружится мотором Testastretta). Освежится и внешность мотоцикла: бензобак приобретет «граненую» форму, а в корпусе передней фары угнездится многоламповый «прожектор». В Мюнхене, возможно, компания представит также модернизированное семейство SuperSport (спортбайки с моторами воздушного охлаждения), а также еще одну новинку–скрэмблер в стиле «ретро».



Иллюстрация: MCN

ПОНТЫ С ТРЕХКРАТНОЙ «ПЕРЕГРУЗКОЙ»

На питерский «Пекар» (производитель карбюраторов для ирбитских мотоциклов) пришло одновременно два ошеломляющих письма. Не сговариваясь, группы мотоциклистов из США и Италии загорелись заменить штатные Keihin 32CVK (которыми ИМЗ комплектует экспортные машины) на питерские К-68, образцы которых неизвестно каким путем к ним попали. Так, у Билла Глэйзера из городка Нью-Сминра Бич (Флорида) и его соратников по увлечению русскими оппозитами тачки побежали резвее, и они просят инструкцию по регулировке К-68. Итальянец Ф. Муреро заказал для клуба любителей русской экзотики сразу 10 комплектов, а г-н Хари Шварцгофер, представитель дилерской сети «Уралов» в Европе, озаботился проведением тестов питерских «карбов» в условиях жаркой Италии.

Кстати, в Москве «японцы» тоже продаются ни шатко ни валко: все-таки платить за понты с трехкратной «перегрузкой» готов не каждый байкер.

По сообщениям корреспондентов «Мото», пресс-служб компаний-производителей, а также CNN, MCN, Motociclismo, Easyriders.

РИА МОТОРС

Москва,
м. «Улица 1905 года»,
ул. Антонова-Овсеенко, 6

253-29-69
259-76-76
www.riamoto.ru
mail@riamoto.ru

Популярные модели

Индивидуальный подход

Профессиональный сервис

Гибкая система оплаты

Дисконтная система

МОТОЦИКЛЫ И СКУТЕРЫ ИЗ ЯПОНИИ

САЛОН ПРОДАЖ — с 9.00 до 20.00 без выходных — СЕРВИС

— ПРИГЛАШАЕМ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ —

Александр ВАРЛАМОВ

ПЛОД МЕЗАЛЬЯНСА-2

На рынки выходит новейший Moto Guzzi Breva V1100 – продолжатель традиций, заложенных более 80 лет назад.

Мы уже привыкли к противопоставлению: аристократичные мотоциклы-«европейцы» – плебеи-«японцы». За первыми – традиции и история, взлет других произошел совсем недавно, по людским меркам – при жизни одного поколения.

Не вписывается в эту удобную схему итальянская Aprilia, если говорить о масштабах производства, европейский мотопроизводитель № 2. Мотоциклы этой марки дебютировали только в 1968 году, первые полтора десятка лет мотобизнес развивался ни шатко ни валко – пока не угодил к энергичному, напористому Ивано Беджио. Для расчетливого бизнесмена куцая история – не изъян: легенды можно купить. Вот и оказалась в руках Беджио аристократичная марка Moto Guzzi с ее более чем 80-летними традициями, эхом былых спортивных побед и репутацией «итальянского Харлея».

В этом году вступает в жизнь еще один плод мезальянса – мотоцикл Moto Guzzi Breva V1100. Посмотрите, как изящна каждая линия, изысканы его движения, как идет ему этот серо-жемчужный цвет… Под стать и название – Breva.

Брева – название деревушки на севере Италии. Каждый год 1 апреля она превращается в салон избранных. Европейский бомонд, а за ним и нувориши со всего света слетаются на знаменитые лягушачьи бега. Начало им положено еще 500 лет назад. Тогда во время охоты местного герцога Монтонья-ди-Завалья увлеченные облавой слуги потеряли детей господина. Расстроенный отец едва успел повесить нерасторопных вассалов и перепороть их жен, как несчастные малютки нашлись: они мирно забавлялись – устроили скачки лягушек. В честь этого события вот уже несколько сотен лет и проводятся легендарные «Заезды Брева»…

Сразу подчеркну разницу между новой Breva и ее дебютировавшей годом ранее 750-кубовой «сестрой». «Малышка» представляла собой чуть усовершенствованный круизер Nevada 750. Нынешняя «большая» Breva – совсем другая. Лишь двигатель – 1100-кубовая V-образная «двойка» – перекочевал с больших Moto Guzzi, да и то с немалыми изменениями. Конструктивно он схож не с моторами, используемыми на круизерах (что естественно было бы ожидать – ведь неоклассик), а похож на силовой агрегат спортивной серии. Хотя и перенастроен – для лучшей гибкости работы: его мощность – 84 л. с. при 7800 об/мин. Сравните: у «спортов» 91 л. с. при 8200 об/мин. Важное





Высший класс по-итальянски – Moto Guzzi Breva V1100.





Панель приборов в традициях эксклюзивных хронометров.

Рука (нога?) Робокопа. Внутри массивной отливки маятника задней подвески – кардан, над ним – реактивная тяга системы CA.R.C.

новшество – две свечи зажигания на цилиндр, в этом инженеры компании последовали за другими производителями «больших Twin'ов» – BMW и Ducati. Выпускная система из нержавеющей стали оборудована трехкомпонентным каталитическим нейтрализатором, так что «большая» Breva уже сейчас отвечает требованиям норм Евро III, хотя в отношении мотоциклов они вступят в силу лишь через несколько лет.

«Заезды Брева» – в высшей степени элитарное и... камерное событие. Чтобы получить доступ на почетные трибуны, надо либо иметь знатных предков до седьмого колена, либо выложить сумму, достаточную для покупки маленького Ferrari. Если наряды мужчин обычны для европейских «аристократических тусовок» – фрак, цилиндр, то туалеты дам поражают воображение! Особенно шляпки. Они изображают не только скакунов – победителей прошлых лет (самый популярный сюжет), но и отражают все события, о которых говорит свет. Например, в позапрошлом году вызвала скандал шляпка, изображающая печально памятные башни Всемирного торгового центра в Нью-Йорке в 1/100 натуральной величины.

Шасси 1100-кубовой Breva также подобны ходовой части спортивной Moto Guzzi V11 Le Mans: мощная стальная хребтовина, связанная в один несущий узел с силовым агрегатом, и съемный трубчатый «дуплекс» снизу. Сзади к этой конструкции пристыкован отлитый из алюминиевого сплава маятник с консольным креплением колеса. Внутри маятника проходит карданный вал с двумя универсальными шарнирами и встроенным торсионным демпфером. Патентованная система CA.R.C. (Cardano Reattivo Compatto – «компактный реактивный кардан») с проходящей над рычагом подвески реактивной тягой уменьшает тягу к развороту при разгоне, характерную для мотоциклов с карданной передачей.

Как и всякое собрание бомонда, «Заезды Брева» обросли экстравагантными, а порою и шокирующими традициями. Например, особам женского пола запрещено появляться на трибунах... с нижним бельем под платьем. Лет 80 назад графиня Ортенсия дель Пиноккио приветствовала победу своего скакуна, размахивая над головой сорванными с себя трусиками. Через год интимные предметы туалета полоскались над головами многих синьор... Чтобы прекратить разнузданность сорвавшихся с цепи дам, устроители и решились ввести сей запрет, за исполнением которого и по сей день следят очень строго (к восторгу ошивающихся вокруг папарацци).

Женщина прядет дома пряжу, мужчина охотится вдали от жилья. Этому старому, как мир, разделению труда подчиняются и две Breva: 750-кубовая маленькая машина начального уровня легко лавирует в городском потоке; 1100-кубовая – серьезный агрегат для знатоков и ценителей, и он рожден для автострад. Туристическую направленность машины подтверждает не только внушительный (24-литровый) бензобак, но и главные позиции списка заказного оборудования: большое ветровое стекло, боковые багажные кофры, тормозная система с АБС.

Ну ладно, вы меня поймали: я же сам писал год назад, что Breva – это теплый весенний ветер, веющий над озером Комо, на берегу которого расположен завод Moto Guzzi. Ну и что?! Лягушки-то по этим берегам ведь тоже скачут! И вообще: половина вышенаписанного – истинная правда! Апрель ведь!.. Относительно же мотоцикла все до буковки – правда истинная. ⏮

Фото Moto Guzzi

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	Moto Guzzi Breva V1100
Модельный год	2004
Сухая масса, кг	233
Габариты, мм	2130x810x1310
База, мм	1490
Высота по седлу, мм	800
Вылет, мм	120
Наклон рулевой колонки	25 град. 30 мин.
Объем бензобака/резерв, л	24/4
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	2-цилиндровый, V-образный, 4-тактный
ГРМ	OHV, 2 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см³	1064
Размерность, мм	92x80
Степень сжатия	9,8
Макс. мощность, л.с. при об/мин	84/7800
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	86,5/6000
Система питания	впрыск топлива Weber-Marelli
Охлаждение	воздушное
Система запуска	электростартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	сухое
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	карданным валом
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	хребтовая, стальная, со съемным трубчатым подрамником
Передняя вилка	телескопическая, с регулировкой преднатяга пружин
Диаметр несущих труб, мм	43
Ход колеса, мм	120
Задняя подвеска	маятниковая, с консольным креплением колеса, прогрессивной характеристикой и моноамортизатором, имеющим регулировку гидравлики отбоя и дистанционную регулировку преднатяга пружины
Ход колеса, мм	140
Тормозная система	раздельная, гидравлическая, по заказу с АБС
Передний тормоз	2x320-мм диска, 4-поршневые скобы
Задний тормоз	282-мм диск, 2-поршневая скоба
Передняя шина	120/70-17
Задняя шина	180/55-17

У аристократа даже «хвост» изящен!



Александр ВОРОНЦОВ, фото BENELLI

ЭНЕРГОВООРУЖЕН И ВЗРЫВООПАСЕН

BENELLI TNT: ОБРАЩАТЬСЯ ОСТОРОЖНО!



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Сухая масса, кг	199
База, мм	1419
Высота по седлу, мм	780
СИЛОВОЙ АГРЕГАТ	
Тип	3-цилиндровый, рядный, 4-тактный
ГРМ	DOHC, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см³	1131
Размерность, мм	88x62
Макс. мощность, л. с. при об/мин	135/9250
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	118/6250
Система питания	впрыск топлива
Охлаждение	жидкостное
Коробка передач	6-ступенчатая
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	композитная, стальные трубы и алюминиевые отливки
Передняя вилка	телескопическая, перевернутого типа
Задняя подвеска	маятниковая, с моноамортизатором
Передний тормоз	2x320-мм диска, 4-поршневые скобы
Задний тормоз	240-мм диск, 2-поршневые скобы
Передняя шина	120/70-17
Задняя шина	190/50-17

Чем хороши аббревиатуры – тем, что их можно толковать, как понравится. Думаете, новый Benelli TNT – это Tornado Naked Tre, то бишь «оголенный 3-цилиндровый Торнадо»? Как бы не так: ТНТ – это ни много ни мало как ТриНитроТолуол!

Впрочем, создатели то ли байка, то ли байки про сие имя всячески подчеркивают: тринитротолуол – это вам не нитроглицерин. Мощь большая, но спокойная, без детонатора не взорвать. Благо, что в основе новинки – первоклассный спортбайк Benelli Tornado. Правда, его превращение в стритфайтер не свелось лишь к снятию «лишнего» пластика. Мотор начисто излечили от «истеричности»: другая форма камеры сгорания, измененный профиль кулачков распредвала, плюс увеличенный с 49,2 до 62 мм ход поршня. В итоге рабочий объем возрос с 898 до 1131 см³. Мощность осталась практически прежней – 135 л. с., но соответствующие ей обороты «упали» с 11500 до 9250 об/мин. Еще более волшебное преображение произошло с характеристикой крутящего момента: вместо 96 Нм при 8500 об/мин – 118 Нм при 6250 об/мин. «Растягивают» кривую момента два электронных клапана во впускном и выпускном трактах. Ведь «правильная» работа стритфайтера – не спидометры «класть», а «рвать» соперников в светофорных гонках. С этой же целью увеличены передаточные отношения двух первых передач.

Рама прежняя: стальная «птичья клетка», соединенная с алюминиевыми отливками. А вот задний маятник совсем не такой, как у спортбайка: вместо алюминиевой детали – изумительной красоты конструкция из стальных труб. К подвескам же, увы, приложили ручки «экономисты»: в стремлении удержать цену на приемлемом уровне (12 900 евро в Италии) они бестрепетно лишили передний «перевертыш» всех регулировок, а заднему амортизатору оставили регулировку лишь предварительного поджатия пружины и гидравлики отбоя. Словом, широкий простор для тюнинга.

Посадка, разумеется, не лежачая, а «лишь» наклонная. И не только потому, что руль выше – высота седла снижена с 810 до 780 мм. Ради этого пришлось отказаться от шикарного технического решения, примененного на Tornado – радиатора под седлом и вытяжных «турбинок». Зато под седлом – глушитель, и если снять седло пассажира (а это сделать легко!), то открывается шикарный вид «банки», торчащей… короче, оттуда. По последней моде, Benelli обзавелся «фасеточной» оптикой: аж шесть ламп в передней фаре и двойной задний сигнал на светодиодах.

Ходят слухи, что когда в мае Benelli TNT объявится в продаже, для него предложат следующий список аксессуаров: ветровое стекло, обтекатель и багажные кофры. Так спортбайковская юность сменяется практичностью зрелости.

Все для мотоциклов
из лучших каталогов Европы и Америки

Оригинальные запчасти и тюнинг за 7-10 дней

Индивидуальные проекты

АВТОУНИВЕРСАЛ

HONDA YAMAHA Kawasaki BMW TRIUMPH DUCATI MOTOR aprilia KTM SPORTMOTORCYCLES SUZUKI HARLEY-DAVIDSON MOTOR CYCLES

ЗАПЧАСТИ
для мотоциклов
гидроциклов
снегоходов
ATV

POLARIS ARCTIC CAT BOMBARDIER

Москва, Проспект Мира 36 (095) 280-12-87, 280-71-12, 280-33-61 e-mail: moto@autouniversal.com



мотоциклы снегоходы мотовездеходы скутеры мотокосметика снегоуборочная техника лодочные моторы бензогенераторы



МОТОТЕХНИКА
www.nexus-motors.ru

Салон "Yamaha на Маяковке":
ул. Садовая-Триумфальная, 16 Тел. (095) 209-16-81
Филиалы:
ТЦ "Твой дом" 24 км МКАД, ТЦ "Крокус-Сити" 65 км МКАД
ТЦ "МЕГА" 41 км МКАД, "Салон на Неглинке" Кузнецкий Мост 9/1
Дилерский отдел: (095) 209-18-63
Сервис: (095) 911-56-90 Аренда без залога: (095) 730-71-77



«ЭРКА» СТАЛА ОСТРЕЕ

Роланд БРАУН,
Великобритания,
фото Пола БАРШОНА
и Yamaha

YAMAHA YZF-R1, спортбайк

Год выпуска **2004** | Двигатель **998 см³** | Мощность **172 л. с.** | Масса **172 кг** | Ориентировочная цена **$17 000**

Полицейские австралийского штата Новый Южный Уэльс просто-таки одержимы идеей тотального контроля скоростного режима. Вот и этот коп надеялся нынешним утром неплохо подзаработать – наверное, кто-то слил информацию о предстоящем тесте YZF-R1. Так вот, «охотничек» спрятался в кустах за холмом и настроил радар на вершину. Поскольку здесь должны были на новых «эрках» проехать две дюжины совсем не законопослушных журналистов, страж порядка имел шанс всего за один час «поднять» денег больше, чем обычно взимал за месяц. Все бы у него получилось, если бы не маленький «косяк» – он устроил засаду не в том месте. За полкилометра до ловушки потенциальные жертвы, то есть мы, останавливались позавтракать в ресторанчике. Правда, я и еще один коллега все равно чуть не нарвались: пролетели ресторан, а копа со «спидганом» заметили уже на торможении. Быстренько развернулись и свалили – на стоянку ресторана. Поди разберись, кто из нас ехал!

Во был бы прикол, если бы кому-нибудь из нас «склеили ласты» за нарушение скоростного режима. Ведь этот спортбайк развивает максимальную скорость близкую к 300 км/ч.

Зарисовка отражает тенденцию: по словам Юшикацу Коике, главного конструктора R1, «во многих странах все труднее становится ездить на спортбайках по дорогам, поэтому многие обладатели наших снарядов стремятся на треки».

И продолжает:

– На гоночных трассах пилоты хотят от R1 более яркого проявления спортивности, поэтому мы изменили концепцию аппарата. В прошлом

задача состояла в создании идеального спортбайка для извилистых дорог. Теперь же, в версии 2004 года, постарались сконструировать суперспортивный мотоцикл, максимально сфокусированный на использование его потенциала на треке.

Пояснение главного конструктора помогает понять, почему после двух предыдущих модернизаций первой 150-сильной «эрки» 98-го года добавка мощности составила всего 4 л. с., а одна нынешняя выводит показатель на отметку 172 л. с. (при 12 500 об/мин) и аж до 180 л. с. – с учетом инерционного наддува. Эта концепция объясняет и то, почему у нового – более узкого шасси столь «острая» рулевая геометрия в сочетании с увеличившейся на 200% жесткостью, а также зачем внедрены явно «рейсинговые» фенечки, вроде рулевого демпфера, регулировки длины амортизатора и тормозных скоб с радиальным креплением.

Мотоцикл сохранил узнаваемую агрессивную внешность. Вместе с тем – присмотритесь, – четырехлинзовая фара иная, как и выполненная полностью из титана выхлопная система: она заканчивается под седлом двумя глушителями. На 15 мм поднято седло, и это изменение невозможно не заметить, но, уверяю вас, в ощущениях аппарат – «старый знакомый». Панель приборов – другая, руль – чуть выше.

Yamaha предоставила возможность оценить новый R1 и на дороге, и на треке. Первое впечатление от дорожных покатушек – «заряженный» YZF едет так же легко, как и предшественник. Мотор мягко отзывается на газ на низких оборотах, но и хорошо ускоряется со средних, с легкой грустью держась в рамках скоростей,



Теперь R1 нацелен на гонки. Без всяких оговорок.

Этот мотор способен выдать 180 л.с.

предписанных законом. И я не выдержал. Самый запоминающийся момент теста: когда на великолепном шоссе я обнаружил, что дорога впереди чиста, «открыл» газ на шестой передаче. Вся мощь двигателя передалась на заднее колесо, а показания спидометра отсчитывали – 200…210…220… Захотел еще адреналина – перещелкивал на пару передач вниз и опять «открывал». Через несколько секунд, сбрасывая газ, наблюдал за уменьшающимися от 260 с лишним км/ч цифрами на спидометре… Может, все-таки, лучше поэкспериментировать на трассе?

Однако уже сейчас ясно, что типичные для семейства R1 черты сохранились: сочетание стабильности с великолепной управляемостью. Впрочем, возникали обстоятельства, когда я радовался тому, что на мотоцикле в его стандартном оснащении появился демпфер. При интенсивном разгоне по покрытию с неровностями руль «намекал», что без демпфера он уже вырвался бы из рук. Мне не понравилось, что на кочках излишне жесткая для неидеальной дороги задняя подвеска вытрясала из меня почки, особенно чувствительно – на «дырках» в асфальте. А ведь пружина амортизатора здесь даже мягче, чем у предшественника.

А вот на следующий день теста, проходившего уже на бывшей трассе Гран-при «Истерн Грик» задняя подвеска получила от меня высшую оценку. Впервые с начала испытаний мне не хотелось ничего подрегулировать – настолько тщательно все настроили ямаховские испытатели (как они заверили, настроили чуть пожестче, чем в стандартном варианте). На гоночной трассе байк управлялся прецизионно, контролировался в поворотах великолепно и как бы предлагал вкусить удовольствие от прекрасного сцепления



«Подхвостовый» выхлоп.

шин Michelin Pilot Power с покрытием. Уменьшенный на 6 мм вылет вилки добавил, по сравнению с R1-2003, легкости рулению. «Это достоинство можно и усугубить, если захочешь», – «подсказывало» наличие регулировки высоты задней части. Но, на мой взгляд, подними еще хотя бы на чуть «зад» – байк сделался бы излишне «живым» на неровностях. И еще раз хочу поприветствовать появление рулевого демпфера: он пришелся очень кстати на холмистой трассе «Истерн Грик». В нескольких местах на каждом кругу руль на мгновение качнулся,


В лучах солнца панель бликует.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	Yamaha YZF-R1
Модельный год	2004
Сухая масса, кг	172
Габариты, мм	2065/720/1105
База, мм	1395
Высота по седлу, мм	835
Вылет, мм	97
Наклон рулевой колонки, град.	24
Объем бензобака, л	18
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	4-цилиндровый, рядный, 4-тактный
ГРМ	DOHC, 5 клапанов на цилиндр
Рабочий объем, см^3	998
Размерность, мм	77/53,6
Степень сжатия	12,3
Макс. мощность, л.с. при об/мин	172 (180 с учетом инерционного наддува)/12500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	103,9 (106,9 с учетом инерционного наддува)/10500
Система питания	впрыск топлива
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	цепью
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	Deltabox V,пространственно-диагональная, из ал. сплава
Передняя вилка	телескопическая, перевернутого типа, полностью регулируемая
Диаметр несущих труб, мм	43
Ход колеса, мм	120
Задняя подвеска	маятниковая, с прогрессивной характеристикой и полностью регулируемым моноамортизатором
Ход колеса, мм	130
Тормозная система	раздельная, гидравлическая
Передний тормоз	2 диска Ø320 мм, 4-поршневые скобы с радиальным креплением
Задний тормоз	диск Ø 220 мм, 2-поршневая скоба
Колеса	литые
Передняя шина	120/60ZR17
Задняя шина	190/50ZR17

однако не возникло ни тени угрозы перейти в неконтролируемое «шимми».

Другое ценное качество байку, призванному блистать на треках, принес мощнейший передний тормоз: он обеспечивает потрясающую тормозную динамику в сочетании с точнейшим «чувством рычага». «Совместно» с отлично настроенной передней вилкой он дал возможность «глубоко» тормозить на входе в правый поворот после спуска с последующим резким дотормаживанием перед крутым левым.

Подножки на тестируемом R1, в сравнении с моделью 2003-го года, смещены вперед и вниз. Пилот получил большее пространство для ног, что есть благо. Цена за него – теперь подножками чиркаешь об асфальт в поворотах. Еще больше металла стало оставаться на покрытии трассы после замены стандартных шин на Pilot Race. Изменение странное, учитывая назначение байка. Когда я об этом сказал вслух на пресс-конференции, «ямаховские» спецы заявили: «Если это для кого-то составляет проблему, приобретайте фирменный гоночный кит, он содержит регулируемые подножки». Гмм…

После подобного малоприятного заявления я уже не удивился, когда обнаружил, что таймер счетчика кругов можно активировать только при помощи также продающегося отдельно опционного выключателя на руле. Жадновато! Даже у ZX-10R такой таймер – стандартное оборудование. И тогда я бросил не без злорадства: «А под солнечным светом приборка читается плохо». Господа несколько стушевались. И я им бросил кость: «Ну ладно, зеркала хорошие, на дороге ими пользоваться удобно».

Безапелляционный тон японцев как рукой сняло, пошел нормальный разговор и Коике заявил, что секундомер с засечкой попал в дополнительное оборудование потому, что хотя R1 и нацелен на использование на треках более, чем когда бы то ни было, он не предназначен только для установления рекордов трасс. Конструктор подчеркнул: цель состояла в создании «захватывающего» байка и для дороги и для трека, а не легализированного гоночного мотоцикла. «Если бы сравнивали два опытных образца, и один был бы на пару секунд на круге быстрее, а второй заслужил бы более восхищенные отзывы испытателей, мы выбрали бы второй».

На самом деле, новый R1 выглядит достаточно убедительно в обеих ипостасях. Он обладает завидными мощностью, управляемостью и тормозной динамикой – что и определяет его конкурентоспособность в классе литровых спортбайков. А выигрывает он у соперников пару км/ч максимальной скорости или нет – не так уж и важно. Особенно в глазах копов.



Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ, фото Дмитрия ИВАЙКИНА

ДУТЬЕ В КОКИЛЬ

MOTO GUZZI 750 Nevada Club, чоппер

Год выпуска **2002** | Двигатель **743,9 см³** | Мощность **46 л. с.** | Масса **182 кг** | Максимальная скорость **165 км/ч** | Ориентировочная цена **$9600**



Этот чоппер – не слишком мощный, не слишком скоростной и не столь тяжелый, как многие другие Moto Guzzi. Но буду не прав, если скажу, что мотоцикл утратил фирменный стиль прославленной итальянской марки. Его явный «родовой признак» – V-образный 2-цилиндровый двигатель.

Пока двигатель прогревается, времени не трачу – рассматриваю. Масштабные, но не огромные приборы оформлены красиво, но не кричаще, блок контрольных ламп похож на фонтан. А вот кнопка аварийной сигнализации размерами с те, что встретишь разве что на американских автомобилях (книксен штатникам?). Но ни намека на излишество деталей в композиции. Эти итальянцы велики и тем, что у них в крови чувство вкуса и меры.

От эстетики обратимся к механике аппарата. Сцепление тугое, с ним приходится работать всей кистью. Прижал рычаг к рукоятке руля и включил первую передачу… Это позже я пойму, что можно и не первую: мотору все равно, с какой передачи трогаетесь – лишь бы это были первые три.

Мотоцикл бежит по шоссе, легко, не без бравады, «игнорирует» неровности разной степени противности и только после небольшого трамплина элегантно присел всем «корпусом» на эластичные подвески.

С передней вилкой Marzocchi колесо, словно копир в руках лекальщика, с абсолютной точностью отслеживает каждую заслуживающую внимания выпуклость асфальта, а небольшой клевок на торможении показатель того, что вилка гарантирует Nevada Club нерушимую устойчивость и в самых нестабильных (в мотоциклетном смысле) ситуациях.

Сохранять спокойствие пилоту помогает и передний дисковый тормоз. Его суппорт, «запитанный» через армированный шланг, воздействует на единственный тормозной диск, расположившийся слева от колеса. Как и подобает «золотому» Brembo, тормоз деликатно включается в работу и балует водителя четкой, «без помех» обратной связью. Убедился я в этом сразу – стоило «высунуть нос» на загородное шоссе и совершить два небезопасных обгона с вынужденным выездом на встречную полосу и последующими энергичными торможениями.

Nevada Club все-таки дорожный мотоцикл, а потому значимость его заднего тормоза нельзя недооценивать. Благодаря 260-мм тормозному диску и гидроприводу, изрядно загруженное заднее колесо, обутое в покрышку Metzeler ME55 Metronic, уверенно цепляется за дорогу: нажимаешь на лапку, и мото-


Дуги безопасности входят в стандартное оснащение.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Год дебюта	1989
Сухая масса, кг	182
Габариты, мм	2205x875x1118
База, мм	1482
Высота по седлу, мм	770
Макс. скорость, км/ч	165
Объем топливного бака/резерв, л	14/4
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	V-образный, 2-цилиндровый, 4-тактный
Рабочий объем, см³	743,9
Тип ГРМ/число клапанов на цилиндр	OHV/2
Мощность, л. с. при об/мин	46/6600
Крутящий момент, Н·м при об/мин	57/3000
Размерность, мм	80x74
Степень сжатия	9,6
Охлаждение	воздушное
Система питания	2 карбюратора Ø 30 мм
Система запуска	электростартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	сухое, с механическим приводом
Коробка передач	5-ступенчатая; 1 – 2,36; 2 – 1,64; 3 – 1,27; 4 – 1,05; 5 – 0,9
Главная передача	карданным валом
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	дуплексная, стальная
Передняя подвеска	телескопическая вилка
Задняя подвеска	маятниковая
Тормозная система	раздельная, с гидроприводом спереди и сзади
Передний тормоз	диск Ø 320 мм, 4-поршневые скобы
Задний тормоз	диск Ø 260 мм, 2-поршневая скоба
Передняя шина (рекомендуемое давление, атм.)	100/90R18 (2,2)
Задняя шина (рекомендуемое давление, атм.)	130/90R16 (2,7)

ИЗМЕРЕННЫЕ В ТЕСТЕ ПОКАЗАТЕЛИ	
Диаметр разворота, м	5,6
Дорожный просвет (при нагрузке 80 кг), мм	241
Высота до подножек водителя, мм	310

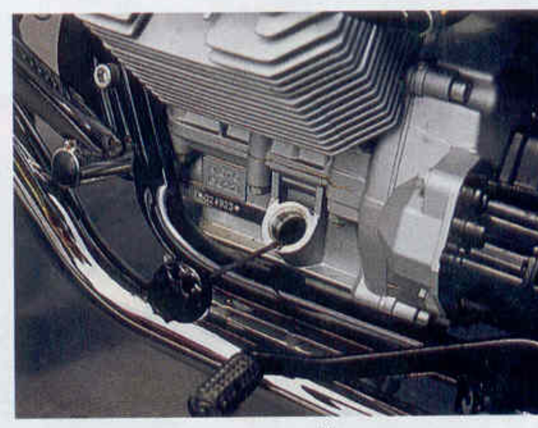
СТРАХОВАНИЕ И НАЛОГИ	
Сумма обязательного страхования (ОСАГО)	1200 руб.
Сумма ежегодного дорожного налога	460 руб.
Цена тестируемого мотоцикла	$9600
ГАРАНТИЯ/СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ	
Гарантия	1 год
Пробег между плановым ТО	5000 км

цикл уже стоит там, где ты хотел.

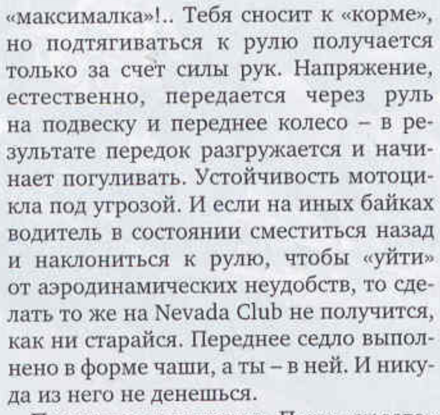
А разгоняться на Nevada Club до «максималки» неприятно. Нет лобового обтекателя, дурной ветер вынуждает тебя ерзать в седле. В итоге ты занят своим обустройством, а не слежением за выбрыками автошалопаев и инфантильных дамочек. Какой там кайф, какая



Весьма своеобразно оформлен блок приборов. Кнопка «аварийки» таких размеров, что не промахнешься.



Уровень масла в двигателе проверяется щупом.



«максималка»!.. Тебя сносит к «корме», но подтягиваться к рулю получается только за счет силы рук. Напряжение, естественно, передается через руль на подвеску и переднее колесо – в результате передок разгружается и начинает погуливать. Устойчивость мотоцикла под угрозой. И если на иных байках водитель в состоянии сместиться назад и наклониться к рулю, чтобы «уйти» от аэродинамических неудобств, то сделать то же на Nevada Club не получится, как ни старайся. Переднее седло выполнено в форме чаши, а ты – в ней. И никуда из него не денешься.

Пассажиру вольготнее. Пусть «кресло» для «второго номера» и не слишком широко, но спинка и рукоятки багажника (ладони ложатся на них сами собою) позволяют получить удовольствие от езды. Седло – двухуровневое. Пассажир(ка) на нем как на наблюдательной вышке – упивается видами дороги. Удобно, но в то же время он(а) словно прикован к своему месту. Что выгодно пилоту, особенно на извилистых дорогах или при смене рядности, когда байк то и дело наклоняется из стороны в сторону, и «номер два» невольно повторяет «наклоны» вслед за пилотом. А согласованность между обоими седоками очень важна.

Nevada Club совсем не коротышка, но при этом он легко разворачивается на узкой улочке и весьма ловко пробирается сквозь автомобильные заторы. Вы скажете: ну и что – многие другие мотоциклы способны делать то же. Отвечу: конечно, однако те другие удерживать в наклонном положении на малом ходу и с полностью повернутым рулем (это когда вворачиваешься в щель между бамперами или разворачиваешься) куда сложнее.

Благодаря низко расположенному центру тяжести и шасси (скорее копирующего геометрию чисто дорожных мотоциклов, нежели «породистых» чопперов), на Nevada Club легко изменить начальную траекторую движения. Что на практике означает: начинать на нем обгон в повороте совсем не опасно.

Не опасно еще и потому, что двигатель, оборудованный карбюраторной системой питания, очень мягко работает на переходных режимах (в отличие от своих инжекторных собратьев). Увеличение нагрузки не вызывает в нем рывка, в том числе и в трансмиссии, которая при посредничестве карданного вала (аккуратно спрятанного в теле заднего маятника) приводит Nevada Club в движение.

Я не вправе назвать этот двигатель мощным. Но и при своих 46 л. с. и 750 см³ он подкупает великолепной тягой, растянутой от 2000 до 6000 об/мин. Бла-



ТЕСТ-ОЦЕНКА*

MOTO GUZZI 750 Nevada Club, чоппер



ДВИГАТЕЛЬ

Старый, добрый V-twin силен, но умерен в проявлениях: он «не бежит впереди паровоза» и не «тормозит» его. В ощущениях водителя связка двигатель–ручка газа работает безукоризненно.



СЦЕПЛЕНИЕ И КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

У Nevada Club эти узлы идеально адаптированы для эксплуатации в городе, что подтверждает и высокое суммарное отношение трансмиссии. «Пылинка на мундире»: «тугое» сцепление – с таким быстро устаешь в городе.



ПОДВЕСКИ И ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Передняя 40-мм телескопическая вилка, скромная по размеру рама, алюминиевый маятник задней подвески – вынужденная мера минимизации для современного среднеразмерного чоппера.



ТОРМОЗА

Их гарантированно хватит для быстрой (насколько это пожелает водитель) остановки мотоцикла и для того, чтобы замедление происходило предельно безопасно.



УПРАВЛЯЕМОСТЬ

По этому показателю Nevada Club близок к показателям малокубатурных мотоциклов. Им легко и приятно управлять.



КОМФОРТ ПИЛОТА

В целом заслуживает положительной оценки, кроме случаев, когда вы разогнались до максимальной скорости, а на мотоцикле не установлен лобовой обтекатель. Изготовитель мог бы ввести его в штатную комплектацию и не вписывать изначально в перечень допопций.



КОМФОРТ ПАССАЖИРА

Грамотно расположены подножки для ног; удобна высокая спинка заднего сиденья, с «трона» приятно следить за дорогой. Остается только завидовать пассажиру(ке).



ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ

Клавиши рулевых переключателей легко нащупать и «вслепую». Расположение лапки заднего тормоза – без претензий, но отрегулировать по высоте лапку переключения скоростей вам так и не удастся: (с обувью более 42 размера испытываешь неудобства).



ПРИБОРЫ

«Архитектурный ансамбль» приборов выглядит строго и индивидуально.



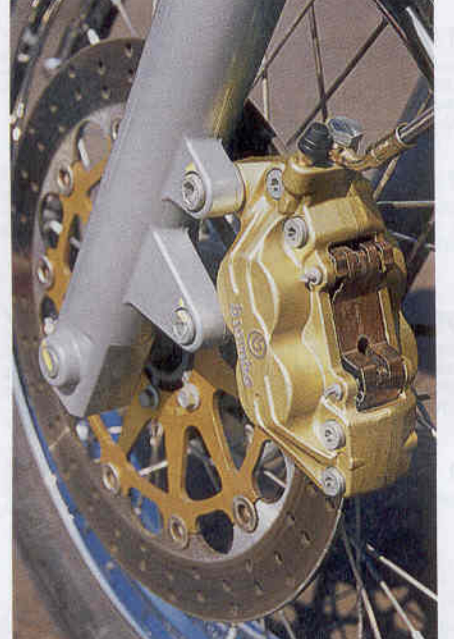
ЦЕНА

Проверенные десятилетиями технические решения гарантируют Nevada Club долгую и беззаботную жизнь, не требующую ремонта. А значит, и серьезных материальных вложений со стороны хозяина.



*По 5-балльной шкале.

Потратитесь на лобовой обтекатель – получите удовольствие по максимуму. Не потратитесь... Впрочем, куда вы денетесь: «дутье в кокиль» вынудит установить «стеклышко».



Одного тормозного диска спереди для Nevada Club вполне достаточно.

годаря ей мотоцикл способен разгоняться динамично, совершать стремительные (а потому и безопасные) обгоны и запросто подниматься в гору, даже будучи полностью загруженным. Все это позволяет редко обращаться к лапке переключения передач на шоссе и в городе, и только когда ситуация угрожает выйти из-под контроля, приходится «топнуть» по ней ногой, «воткнуть» на одну передачу «пониже» и получить новую порцию адреналинового кайфа. Спортбайк, конечно, не обогнать, но мало не кажется: для ускорения с 40 до 100 км/ч Nevada Club требуется всего 5 секунд. Цифра не впечатляет? Но ведь когда разгоняешься, о тахометре и не вспоминаешь.

Совершенно убежден в том, что этого V-мотора хватило бы и для скоростей побольше, если бы не заложенное конструкторами (специально для условий города) завышенное суммарное передаточное отношение трансмиссии (оно сдерживает бег аппарата) и то самое треклятое «дутье в кокиль» встречного ветропотока, которое поганит устойчивость мотоцикла, ограничивая его дальность действия.

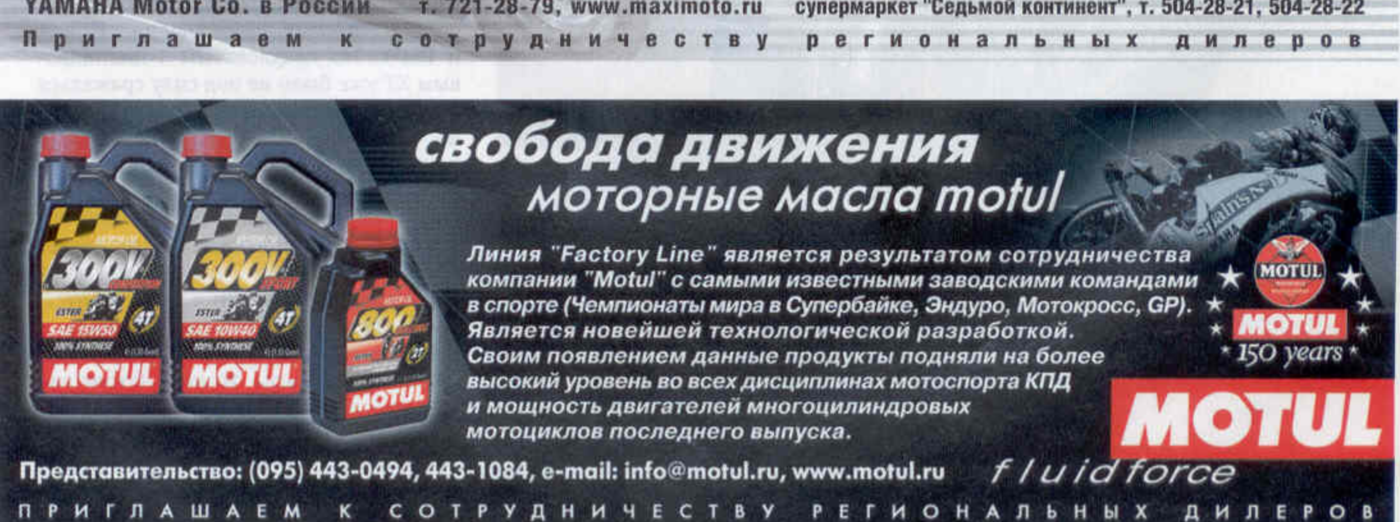
Не обзывайте меня рохлей из-за стонов по поводу «дутья в кокиль» – я знаю, что в том же московском «Италмото» за шесть секунд установят «лопух» – и горю конец. Более того, попросите боковые сумки и фирменную экипировку. Эй, продавец, сколько это стоит?

Благодарим компанию «ИТАЛМОТО», официального дилера в РФ марок Aprilia, Benelli и Moto Cuzzi, за предоставленный мотоцикл; мотосалон «АВТОКОНЦЕПТ» – за экипировку.


ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР SHOEI
AllRight
HJC
SMITH
MP-ASU
KAPPA
AKRAPOVIC
LASER
BMC
HIFLO
DENSO
WISECO
JT
YUASA
D.I.D.
FERODO
ALPINESTARS
CRD
DUNLOP
ПРИГЛАШАЕМ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ
ОПТОВЫЕ ПОСТАВКИ ЭКИПИРОВКИ, ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ И АКСЕССУАРОВ ДЛЯ МОТОТЕХНИКИ
ШЛЕМЫ
ЭКИПИРОВКА
ДЕТАЛИ ТЮНИНГА
СИСТЕМЫ ВЫПУСКА
СУМКИ, КОФРЫ
ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ
РАСХОДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ
ПРИНАДЛЕЖНОСТИ И АКСЕССУАРЫ
ПОКРЫШКИ, МАСЛА
Экспортный отдел в Финляндии:
тел.: + 358 9 8871 270
факс: + 358 9 8871 333
e-mail: export@arwidson.fi
Представительство в г. Санкт-Петербурге:
тел.: (812) 326 6545
тел./факс: (812) 326 6543
e-mail: arwidson@peterlink.ru


АВТОМОТО
МОТОЦИКЛЫ
Урал (все модели), Минск, ЗиД, ИЖ
МОТОЭКИПИРОВКА
FOX
SHOEI
axo
шлемы • обувь • комбинезоны • куртки
MOTUL
LIQUI MOLY
МАСЛА
МОТОШИНЫ
все размеры
• кроссовые
• спортбайки
• дорожные
DUNLOP
СКУТЕРЫ • ATV • ВЕЛОСИПЕДЫ
(095) 125-15-24 • 125-52-10


YAMAHA
максимальные ощущения
NEW 2004 FZS600 Fazer
NEW 2004 YZF-R1
ООО "Максималь"
Официальный импортер YAMAHA Motor Co. в России
Дмитровское шоссе, 89, ТРЦ XL
т. 721-28-79, www.maximoto.ru
Дилер — ООО "Вулкан-Моторс": Москва, ул. Таллинская, 18
супермаркет "Седьмой континент", т. 504-28-21, 504-28-22
Приглашаем к сотрудничеству региональных дилеров


свобода движения
моторные масла motul
Линия "Factory Line" является результатом сотрудничества компании "Motul" с самыми известными заводскими командами в спорте (Чемпионаты мира в Супербайке, Эндуро, Мотокросс, GP).
Является новейшей технологической разработкой.
Своим появлением данные продукты подняли на более высокий уровень во всех дисциплинах мотоспорта КПД и мощность двигателей многоцилиндровых мотоциклов последнего выпуска.
MOTUL 150 years
MOTUL
Представительство: (095) 443-0494, 443-1084, e-mail: info@motul.ru, www.motul.ru
fluid force
ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ

Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ,
фото Дмитрия ИВАЙКИНА

ОН ТАКОЙ ПРОТИВОРЕЧИВЫЙ...

YAMAHA TDM900

Год выпуска **2003** | Двигатель **897 см³** | Мощность **86,2 л. с.** | Вес **190 кг** | Максимальная скорость **210 км/ч** | Ориентировочная цена **$12 799**



Один наш великий поэт-сатирик некогда воскликнул: «Какой же русский не любит быстрой езды»*. На что другой наш не менее великий и не менее сатирик язвительно напомнил о двух напастях отечества, в том числе о гадких дорогах. Дескать, не разгонишься. Ждать, что их вот-вот отремонтируют, бессмысленно, отчего наш брат-мотоциклист горюет едва ли не горше других... «Есть выход, – скажет оптимист. – Купить такой мотоцикл, на котором было бы не страшно ездить как угодно быстро, чувствуя себя при этом в безопасности». – «Невозможно!» – отвергните вы. И ошибетесь.

История этого байка зародилась в африканских песках, на трассах ралли-марафона «Париж–Дакар». В середине 80-х гонщики команды Yamaha отчаянно боролись против «конюшен» Honda и BMW. Но дряхловатым 1-цилиндровым XT уже было не под силу сражаться с 2-цилиндровыми соперниками. И тогда инженеры терпящего поражения концерна засели за проектирование нового мотора. Избрали необычную схему: с параллельным расположением двух сильно наклоненных вперед цилиндров и уникальной 5-клапанной головкой с тремя впускными и двумя выпускными клапанами на каждый цилиндр.

Новое «оружие пустынь» «стреляло» неплохо. Но когда хозяева посчитали затраты, прослезились. Дело в том, что

* И не спорьте, что он, дескать, не поэт, а вовсе даже писатель. В гениальнейшем произведении этого классика, из которого взята цитата, под названием стоит подзаголовок: «Поэма».

моторы конкурентов представляли собой модифицированные серийные образцы, тогда как «ямаховский» двигатель создавался не для серий. Бережливые японцы не могли себе этого позволить. И к концу 1988 года выпустили на рынок «бюджетный», как теперь выражаются, вариант той раллийной машины под названием XTZ750 Super Tenere. Его стали покупать – благо, тогда мода на большие туристические эндуро была в разгаре.

Подобного рода реплики выпускали и конкуренты (Honda Africa Twin и т. п.). Но создатели Super Tenere сделали машину максимально приближенной к раллийному прототипу и… немного перестарались. (Но, согласитесь, не всем же быть Стефанами Петранселями, и не у каждого хватит творческо-мышечного потенциала, дабы суметь справиться с двумя сотнями кг «железа» на песке или грязевом участке, а на асфальте совладать с огромными ходами подвесок и динамикой спортивного мотора!)

«Вот если бы, – мечтали тогда многие, – да при таком моторе и «вездеходной» посадке установить подвески и тормоза от дорожно-спортивного мотоцикла!..» Словно услышав этот вопль надежды, миру явилась Yamaha TDM850 (1991 г. в.) – мотоцикл, который априори не укладывался ни в какие рамки, но унаследовал от внедорожных предков неотвратимую тягу к бездорожью и дальним странствиям. В то же время байк щеголял шоссейной капотировкой и шинами, схожими с теми, в которые «обували» скоростные дорожные мотоциклы и среднекубатурные спортбайки того времени…

Эта история объясняет многое. Например то, почему сразу после появления первых TDM в России мотоцикл страстно полюбили, а теперь, спустя много лет, когда мы знакомимся с очередным, теперь уже третьим по счету поколением этой колдовской машины, интерес к ней продолжает расти.

Пусть облик мотоцикла изменился, но не узнать в нем старый добрый TDM невозможно. Это по-прежнему крупный экземпляр, высокий по седлу и «холке», с внушительным дорожным просветом и 20-литровым бензобаком. Прямая посадка ездока в седле формируется не только классическим расположением подножек, но и приподнятым рулем, который размерами скорее напоминает руль спортбайка, нежели того самого гоночного прототипа Super Tenere. И хотя благодаря специальным «раскрепощающим» руль выемкам в верхней части бензобака он способен поворачиваться на приличный угол, радиус разворота мотоцикла составляет нешуточные 5,8 метра (которые, впрочем, не мешают при маневрах на шоссе, но и быстро развернуться в городе не позволяют). Но если беспрестанная «борьба» с высоким центром тяжести и массой машины пугает невысоких и малоопытных водителей, то мягкое и информативное сцепление нового TDM – палочка-выручалочка для любого, кто вынужден слоняться по пробкам в часы пик.



Реверанс в сторону активного драйва – крупный тахометр расположен посередине.

«Наши достоинства – суть продолжения наших недостатков». Габариты мотоцикла не позволяют ездоку свободно себя чувствовать в уличном автокошмаре, но вместе с тем великолепные ходо-

TDM остается одним из самых удобных, высокотехнологичных и универсальных мотоциклов в своем классе.

вые качества приносят ему праздник души на шоссе и кое-где за его пределами.

Чего стоят подвески – мощная передняя вилка и задний маятник, выполненный, как и рама новой конструкции, из алюминиевого сплава! У телескопической 43-мм вилки ход увеличен до 150 мм, а задний амортизатор с вынесенным компенсационным бачком теперь обеспечивает приличный ход 133 мм.

Сделали это ради того, чтобы значительно улучшить контакт шин с разбитой дорогой, а само движение по ней стало бы еще более устойчивым и «понятным» водителю. Тем более регулировке поддаются обе подвески: их легко настроить на темп движения и нагрузку. И если у прежних владельцев TDM все же возникали некоторые претензии к их работе на высокой скорости (мотоцикл становился неустойчивым), то сейчас энергоемкие «опоры третьего поколения» без замечаний справляются со своей работой не только на грейдере, но и шоссе.

Приятно удивляет лобовой обтекатель. Расположенный далеко впереди, он бритвой рассекает воздух, отводит его от головы и корпуса пилота. И только резкий порыв бокового ветра напоминает мне о том, чего следует опасаться за рулем этого высокого и длинного «японца».

В пути следить за состоянием всего того, что подо мною, помогают контрольные приборы. И хотя их состав и исполнение довольно типичны для современного дорожного мотоцикла, нельзя не отметить их удачное расположение. Большой жидкокристаллический дисплей (на него выводится информация о пробеге, запасе топлива и скорости движения) и тахометр, спрятанные за высоким тонированным ветровым стеклом, всегда находятся в поле зрения рулевого, они без напряжения читаются даже в самую солнечную погоду. Тормоза теперь не только «работают», но и выглядят великолепно. Обнаружив спереди мощные суппорты от экстремального R-1, не удивляйтесь. Хотя вес мотоцикла и снизился на 8 кг, учитывая огромные скорости и полную массу 424 кг, их применение себя полностью оправдывает. А вот схема подвода давления на исполнительные механизмы (со смещением к одному из них) явно указывает на то, что конст-



Модифицированный двигатель теперь «упакован» в диагональную раму.



Огромный боковой кронштейн теперь «несет» на себе не только глушитель, но и водителя с пассажиром.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Год дебюта	2002
Сухой вес, кг	190
Габариты, мм	2180x800x1290
База, мм	1485
Высота по седлу, мм	825
Угол наклона/вылет передней вилки, мм	25°/114
Объем бензобака/резерв, л	20/3,5
Макс. скорость, км/ч	210
Время разгона до 100 км/ч, с	3,5
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	рядный, 2-цилиндровый, 4-тактный
Рабочий объем, см³	897
Тип ГРМ/клапанов на цилиндр	DOHC/5
Мощность, л. с. при об/мин	86,2/7500
Крутящий момент, Н.м при об/мин	88,8/6000
Размерность, мм	92,0x67,5
Степень сжатия	10,4
Охлаждение	жидкостное
Система питания	электронный впрыск
Система запуска	электростартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	цепная
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	диагональная, из алюминиевого сплава
Передняя подвеска	телескопическая вилка ∅ 43 мм / ход 150 мм
Задняя подвеска	маятниковая, ход 133 мм
Тормозная система	раздельная, с гидроприводом спереди и сзади
Передний тормоз	2 диска ∅ 298 мм, 4-поршневые скобы
Задний тормоз	диск ∅ 240 мм, 1-поршневая скоба
Передняя шина (давление, атм.)	120/70ZR18 (2,5)
Задняя шина (давление, атм.)	180/60ZR17 (2,5–2,9)

СТРАХОВАНИЕ И НАЛОГИ

Стоимость обязательного страхования (ОСАГО)	1200 руб.
(для Москвы)	2430 руб.
Сумма ежегодного дорожного налога	860 руб.
Цена тестируемого мотоцикла,	$12 799

ГАРАНТИЯ/СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Гарантия	1 год
Межсервисный пробег	5000 км

ЦЕНЫ НА ОРИГИНАЛЬНЫЕ РАСХОДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ И ЗАПЧАСТИ

Модель	TDM850	TDM900
Фильтр масляный	€14	€11
Фильтр воздушный	€34	€33
Свечи зажигания NGK DPR8EA-9	€9	€9
Колодки тормозные передние	€92	€119
Колодки тормозные задние	€40	€49
Глушитель (пара)	€916	€1830



Изменить «преднатяг» пружины заднего амортизатора и проверить уровень охлаждающей и тормозной жидкостей на новом TDM проще простого.



Дождались! Теперь и на дорожном мотоцикле тормоза, заимствованные у лучшего спортбайка в мире.

рукторы все же старались минимизировать «резкость» работы спортбайковских ангелов-хранителей, работающих здесь в паре с длинноходной передней вилкой. Внимание этому инженеры уделили неспроста. Не секрет, что суперовская тормозная динамика TDM достигнута не просто за счет хороших тормозов, но и расположения центра масс со смещением на переднюю ось. Что и объясняет, почему те, кто хотя бы раз ездил на TDM, находят его задние тормоза малоэффективными для дорожного мотоцикла.

Его двигатель вроде бы тоже изначально не предназначался для увеселительных прогулок по шоссе. Этот жесткий спортивный монстр, пройдя непростую эволюцию, только теперь стал таким «культурным и образованным». Прибавив в 2002 г. в рабочем объеме и обзаведясь новомодной впрысковой системой питания, мотор теперь демонстрирует очаровательное благоразумие и на низких оборотах. А сочный звук, идущий из двух глушителей, напоминает выхлоп стильного V-twin. Напоминает не зря: его основные показатели мало чем отличаются от могучих V-образных. И если согласиться с тем, что «впрысковые» моторы не совсем устойчиво ведут себя на переходных режимах, сказать, что меня что-либо не устроило в поведении нового знакомого, кроме его «аппетита», никак не могу. Реакции «новичка» на команды пилота стали заметно мягче, он запросто запускается, тотчас реагирует на управление газом – даже если вы ошиблись с передачей и «насилуете» его нагрузками.

Другой подарок – 6-ступенчатая коробка передач. По сравнению с прежней, 5-ступенчатой, дабы более эффективно перевести мощь двигателя в ускорение, передаточное число первой передачи колдуны из КБ (колдовского бюро?) Yamaha понизили, а числа со второй



КОНКУРЕНТЫ

	DUCATI Multistrada 1000DS.	APRILIA Caponord ETV1000.	HONDA XL1000V Varadero
Длина, мм	2130	2290	2295
База, мм	1450	1544	1560
Высота по седлу, мм	820	820	838
Сухой вес, кг	195	215	235
Мощность, л. с.	84	98	94
Рабочий объем, см³	992	997,6	996
Макс. скорость, км/ч	210	225	225
Объем топливного бака, л	20	25	25



по шестую передачу – сблизили. С того же высокотехнологичного Yamaha-R1 сюда перекочевала и система автоматического натяжения цепи – с нею снижается уровень шума и возникающие в двигателе вибрации. Да, вибрации есть, но они отнюдь не раздражают, и говорить о том, что из-за них пропадает картинка в зеркалах заднего вида, было бы вракой. Сами зеркала стоит похвалить за площадь и расположение. Обязан хвалить и новую, значительно более жесткую и легкую (на 28%) раму. Словно позаимствованная у чистокровного спортбайка, она, без преувеличения, украшает TDM и делает его намного стройнее. И если бы не внедрение на мотоцикле электронного впрыска и каталитических нейтрализаторов в выпускной системе, масса аппарата могла бы снизиться не на 8, а на целых 11 кг. Однако и этого на ближайшие год–два хватит, чтобы дать пищу для размышления сотрудникам иных компаний, особенно тех, что встречают рассвет не в Стране восходящего солнца. Это о последних европейских новинках от Ducati (модель Multistrada 1000DS) и Aprilia (Caponord ETV1000): при прочих сопоставимых показателях они весят 195 и 215 кг, соответственно.

ТЕСТ-ОЦЕНКА*

Двигатель	****
Сцепление и коробка передач	*****
Подвески и ходовая часть	*****
Тормоза	****
Управляемость	*****
Комфорт пилота	*****
Комфорт пассажира	*****
Органы управления	*****
Приборы и освещение	*****
Цена	*****

*По 5-балльной шкале.

СРЕДНЯЯ ОЦЕНКА 4,8 балла YAMAHA TDM900

Итак, TDM900 – мотоцикл, который получил обновленный, более угловатый и агрессивный дизайн и дополнительные 49 см³ рабочего объема? И все?

Конечно, не только. Внесенные в конструкцию изменения свидетельствуют в пользу того, что конструкторы Yamaha не зря едят свой хлеб – они точно представляют, каким должен быть самый лучший в мире мотоцикл, на котором приятно было бы ездить не только по равнинным шоссе, но и по горным серпантинам. Возросший ресурс двигателя, улучшенная динамика разгона, сочетание надежных тормозов, длинноходных подвесок и внушительного дорожного просвета – букет качеств из Страны восходящего солнца, который особенно высоко оценят в Стране отвратительных дорог. А бесконечные споры о том, что TDM есть нечто непонятное, даже недоделанное – (большой туристический эндуро? мотоцикл двойного назначения? дорожный? «а-ля» – спортбайк?) звучат вяло, гнусно и неуместно. Неуместно, потому как абсолютно некорректно сравнивать, например, его управляемость с управляемостью «породистых» спортбайков только потому, что «спорты» «живут» исключительно на шоссе и у них тоже высокотехнологичные двигатели. Или другой пример, когда на мотоцикле пытаются передвигаться как на полноценном эндуро, не понимая, что TDM, не обладая большим дорожным просветом или должными ходами подвесок, для этого тоже не предназначен.

Словом, в нем много противоречивого. Однако все эти как бы непонятки не мешают ему по-прежнему оставаться одним из самых удобных и универсальных машин в своем классе. Классе, который по праву и благодаря именно TDM именуется Funbike, что означает «мотоцикл для удовольствий». ⏮

Благодарим компанию «ПАНАВТО Ко» за предоставленный мотоцикл; фирму «АВТОКОНЦЕПТ» – за экипировку.

YAMAHA Kawasaki




ЛУЧШАЯ ЦЕНА





САМЫЙ БОЛЬШОЙ ВУЛКАН





ЛУЧШИЙ ДИЗАЙН

ЛУЧШЕЕ СООТНОШЕНИЕ МОЩНОСТЬ/ВЕС










мотоциклы · гидроциклы · снегоходы · скутеры · вездеходы · запчасти · одежда · аксессуары

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР ООО "ВУЛКАН МОТОРС"
тел.: (095) 504-28-21, 504-28-22
www.vulcan-motors.ru
Москва, Строгино, ул. Таллинская, дом 18, супермаркет "Седьмой континент", 2 этаж

ДОСТАВКА НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ



ПОЧТОВАЯ СЛУЖБА

ВЫ МОЖЕТЕ СДЕЛАТЬ ЗАКАЗ:
ПО ПОЧТЕ • ТЕЛЕФОНУ • E-MAIL



Атлас автодорог МО – 2004
Код 40027.
Цена 180 руб.



Мир мотоциклов – 2004
Код 40030.
Цена 180 руб.



Автокаталог – 2004. Код 30863. Цена 180 руб.
CD-автокаталог. Код 40028. Цена 160 руб.
Автокаталог + CD. Код 40029. Цена 240 руб.



Мир грузовиков – 2004.
Код 30268
Цена 180 руб.



Экспертиза
«За рулем»–2004.
Код 30869. Цена 180 руб.



Эксплуатируем и обслуживаем
ЗиД-50 Пилот.
Код 40026.
Цена 160 руб.



ПДД с иллюстрациями
Код 40034.
Цена 90 руб.

ЛИТЕРАТУРА ПО ДОРОЖНОМУ ДВИЖЕНИЮ И ДЛЯ НАЧИНАЮЩЕГО ВОДИТЕЛЯ

30534	Советы бывалых водителей (цв. издание).	200 стр.	Цена 118 руб.
30552	Самоучитель безопасной езды.	184 стр.	Цена 120 руб.
30504	Начинающему водителю.	192 стр.	Цена 125 руб.

«ЭНЦИКЛОПЕДИИ» – УНИКАЛЬНАЯ СЕРИЯ!



Энциклопедия
мотоциклов
576 стр.
Код 30749. Цена 1353 руб.



Энциклопедия
классических автомобилей
640 стр.
Код 30560. Цена 1333 руб.



Энциклопедия легковых
автомобилей
576 стр.
Код 30824. Цена 1353 руб.

Энциклопедия
автознаменитостей
224 стр.
Код 30668. Цена 739 руб.



Энциклопедия грузовых
автомобилей
576 стр.
Код 30522. Цена 926 руб.

Цены указаны с учетом почтовой доставки, кроме авиатарифа, и не включают сбор почты России за перевод денег в наш адрес (8 % от стоимости заказа).

Предложение действует только на территории России .

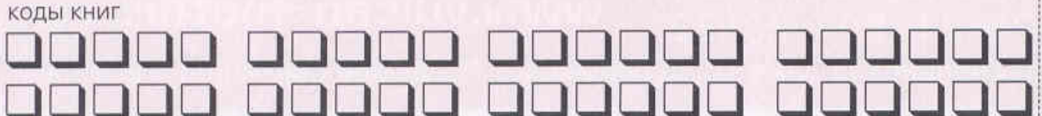
Бланк заказа

Заполните печатными буквами Ваш адрес (с индексом), впишите коды выбранных книг, вырежьте и наклейте на почтовую карточку или положите в конверт и отправьте по адресу: Москва, 105118, а/я 23, «За рулем». Те, кто не хочет портить ножницами любимое издание, могут скопировать бланк заказа или написать письмо по этому же адресу с указанием всех параметров заказа обязательно печатными буквами.

ФИО и адрес заказчика

ИНДЕКС

КОДЫ КНИГ



ПО ПОЧТЕ

Москва 105118
а/я 23, «За рулем»
см. правила заполнения бланка заказа

ТЕЛЕФОНУ

(095) 369-74-42

E-MAIL

zrnp@novopost.com

Алан КАТКАРТ, Великобритания,
фото **Кела ЭДЖА**

ГОЛОВОРЕЗЫ

СЕРИЙНЫЕ БАЙКИ В МИРОВОМ SUPERSPORT 600: СРАВНЕНИЕ

KAWASAKI ZX-6RR
SUZUKI GSX-R600
BELGARDA **YAMAHA** R6
TRIUMPH Daytona 600
TEN KATE **HONDA** CBR600RR



Пока чемпионат Superbike разрывают противоречия, у его «младшего брата» – Supersport возник шанс в рейтинге популярности занять в наступающем сезоне его ведущее положение. А поскольку в этой категории существует прямая зависимость между победами «выступающей» в гонках техники и ее спросом в мотосалонах, борьба за первенство на треке между фирмами-производителями идет «не на жизнь, а на смерть».

Прошлый сезон выдался захватывающим: четыре из пяти компаний, соревнующихся в Supersport, вывели на старт новые модели. «Шестисотки» приблизились к мотоциклам MotoGP по новейшим технологиям и оснащению. Достаточно сравнить шасси Honda CBR600RR и RC211V Валентино Росси, особенно заднюю подвеску. А «проскальзывающее» сцепление, «радиальные» суппорты и регулируемый маятник «продвинутого» Kawasaki ZX-6RR! И все это «всего лишь» образцы среднекубатурных спортбайков, рассчитанные на массового покупателя со средним достатком. Причем каждый байк обойдется дешевле, чем гоночная вилка Ohlins…

Я испытал все пять моделей Supersport 600, которые выезжали на трек в 2003 году на мировом уровне или, по крайней мере, участвовали в международных гонках (это касается Triumph, который выиграл TT и выйдет на старт чемпионата мира Supersport только в сезоне-2004). И теперь могу сравнить их.

«ЗЕЛЕНЫЕ» НАСТУПАЮТ

KAWASAKI ZX-6RR

9-е место в чемпионате SS 2003 г. (пилот – Ф. Форе)

Любой команде непросто заниматься доводкой абсолютно нового байка, когда он уже фактически участвует в соревнованиях. Но именно этим занималась в прошлом сезоне команда Kawasaki. В распоряжении «зеленых» была только пара заводских образцов нового ZX-6RR, в то время как у тех же Honda или Yamaha «подопытных» хватало, потому-то они быстрее втянулись в гонку, чем байки Kawasaki Фабьена Форе, чемпиона мира 2002 года, и вернувшегося в Supersport Пере Риба.

Но в июне француз выиграл гонку в Мизано, хоть эта трасса и не очень пригодна для «Кавы». По словам гонщиков, новый короткоходный двигатель плохо «везет» в зоне средних и высоких оборотов. Я погонял на Kawasaki ZX-6RR по трассе Манья-Кур и смог сам оценить, насколько справедливы жалобы Форе и Риба.

Перекидывая ногу через седло байка Фабьена, как-то и не ожидал, что Kawasaki окажется столь высоким. Да и сидишь очень близко к рулю – возникает ощущение, что ZX-6RR высокий и короткий. Но знаю, что Форе нравятся маневренные байки, способные сохранять стабильность при его излюбленных резких торможениях: по сравнению с базовым ZX-6RR, француз сидит выше на 25 мм и на 70 мм ближе к рулю, подножки подняты на 15 мм, а руль опущен на 10 мм. «Я сажусь так, чтобы при резком торможении мой вес максимально загружал переднее колесо, – объяснил он. – Для того же и рукоятки расставлены пошире. Что помогает быстрее повернуть в апексе. В этом деле важно подстроить все под себя...» Логика – «железная».

Kawasaki действительно очень стабилен при резком торможении. Я не почувствовал и намека на попытки заднего колеса оторваться от дороги, как бы сильно я не сжимал рычаг и как бы резко не понижал передачи. А тормозит лучше, чем любой байк Supersport. У него суперэффективные «радиальные» тормоза Tokico и оптимально настроенное «проскальзывающее» сцепление. То и другое впервые установлено на байке Supersport – что в значительной степени и помогло Фабьену «перетормозить» соперников и победить в Мизано.

Возможность жестко (в известном смысле) тормозить двигателем – огромное преимущество: теперь можно глубже входить в поворот, и заднее колесо не будет блокироваться, как на других байках SS, которым не повезло быть оснащенными таким устройством («проскальзывающим» сцеплением). Форе предпочитает высокие холостые обороты – 3000 об/мин, такие обороты помогают чисто проходить «медленные» повороты на первой передаче.

Система впрыска топлива на Kawasaki настроена отлично: работу дви-



По правилам Supersport тюнинг – минимальный.

гателя легко контролировать и прогнозировать. Как и торможение. Я восхищен способностями тормозов Tokico с относительно маленькими 280-мм лепестковыми дисками Braking (у большинства соперников диаметры на 20 мм больше). Они отлично приспособлены к условиям трассы Манья-Кур – помогают быстро «перекладываться» на двух «быстрых» шиканах. Их я проходил на третьей передаче и снова почувствовал, что ZX-6RR сбалансирован адекватно. Мотоцикл очень чувствителен даже к минимальной регулировке: им легко управлять и на больших скоростях, и в поворотах, а обратная связь с колесами, не побоюсь сказать восторженно, абсолютная. ZX-6RR аккуратно прошел все неровности трассы, отлично «держал» прямую при ускорении.

Но раз байк весь из себя такой замечательный в управлении, почему он не выиграл столько же гонок, сколько, к примеру, новый Honda? На выходе из медленного поворота следом за мотоциклами Ten Kate Honda я понял, в чем суть недовольства Форе и Риба. Голландские байки обошли «мой» Kawasaki на первых трех передачах, хотя я несколько раз раскручивал мотор до предельных 15 500 об/мин. Чтобы байк ехал быстро, приходилось держать обороты на уровне 12 000, тогда как соперники отлично гнали и на четырехзначных показателях оборотов. Но уже на 14 700 об/мин мощность «у меня» явно падала, причем еще до того, как сигнальная лампочка на приборной панели начинала мигать, сообщая, что пора бы переключить передачу. Хотя система впрыска топлива при прохождении поворота обеспечивает точную и быструю «отзывчивость» мотора на поворот ручки газа, на выходе нет того подхвата, который возникает у его основных конкурентов Belgarda R6 и Ten Kate Honda. Вот в чем, оказывается, загвоздка.

Теперь понимаю, что победа Форе в Мизано – выдающееся достижение. Kawasaki лучше приспособлен для дуэлей на «быстрых» трассах с затяжными прямыми, типа Монца или Эссен, но не к тем многовиражным, на которых решающую роль играют ускорение. Ему бы динамику покруче, – и он станет непобедимым. В 2004 году компания обещает представить более мощную версию мотоцикла. Поглядим, встретят ли «зеленые» новый сезон во всеоружии.



«СТАРЫЙ КОНЬ» КОМАНДЫ CORONA



SUZUKI GSX-R600

2-е место в чемпионате SS600 2003 г. (пилот – С. Шамбон)

Непросто участвовать в гонках мирового уровня на мотоцикле трехлетней давности, да еще в Supersport – классе отъявленных головорезов.

Но именно участие конструкции «не первой свежести» придает особенную значимость достижению команды Alstare Corona в 2003 году: третий год подряд она умудряется на «пережитке прошлого» Suzuki GSX-R600 завоевывать места на подиуме и «подле него». Стефан Шамбон на «джиксере» занял второе место в чемпионате, а Кацуаки Фудживара на нем же – четвертое. Это стало сенсацией.

Особенно странен такой расклад сил на мировом чемпионате, если учесть, что GSX-R600 выбыл из списков участников национальных гоночных мероприятий основных стран Supersport – Великобритании и США. Так что же за тайна у бельгийской команды?

В Мизано я вволю поездил на Suzuki обоих гонщиков-триумфаторов. Снимаю шляпу перед техническим гуру Alstare Corona господином Бруно Байли. Его механики, готовившие к соревнованиям впрысковый GSX-R600, придали сил двигателю: в «гражданской» версии он выдает 115 л.с., а они подняли этот показатель до 134 л.с., еще и увеличили максимум оборотов до 16 000 об/мин. Совсем не слабо для мотора, разработанного, напомню, три года назад для куда более скромных дел. «Это дает возможность гонщику «работать» в более широком диапазоне мощности, позволяет реже менять передачи или вовсе не менять даже между поворотами», – рассказал Бруно.



Мощный двигатель и его выдающиеся технические характеристики помогли Suzuki удержаться в рядах лидеров – и достойно, подняв голову, завершить гоночную карьеру. А новая модель – та, что в нынешнем сезоне придет на смену, с первого же дня составит серьезнейшую конкуренцию другим маркам. Ею по-прежнему будут заниматься Бруно и его парни. Эти слова для конкурентов звучат, как предложение к капитуляции.

Секрет «долголетия» Suzuki скрыт в нескольких фирменных альстаровских компонентах: измененные каналы головки цилиндра, усовершенствованные седла клапанов и облегченные впускные клапаны Alstare с «гоночными» пружинами. Механики Alstare оттюнинговали мотор Suzuki до предела возможного, но в рамках правил.

В Мизано я сперва поездил на байке Кацуаки – том самом, на котором всего лишь днем раньше он занял второе место. И обнаружил, что мотоцикл предоставляет выбор: можно повышать передачу так же, как Кацуаки (когда мощность начинает по тахометру «заваливаться» на 14 500 об/мин и на приборной панели загорается синяя лампочка), или как Шамбон – выжать из мотора еще 1500 оборотов,

и, едва стрелка тахометра пересечет отметку 16 000 об/мин, перед глазами замигает яркая красная лампочка.

Я проехал короткий отрезок между последними двумя поворотами на второй передаче (как Стеф), сэкономив на переключениях. Наивный, я полагал, что смогу (хотя бы попытаюсь) улучшить время прохождения круга. Ни черта у меня не вышло.

Стало несколько неловко – за мною, оказалось, наблюдал зритель. Не француз – тот отправился на пляж, чтобы восстановить силы после вчерашней гонки. Наблюдал за мною гонщик-японец. В фирменной майке своей команды он, прислонившись к стене сооружения на пит-стопе, следил за моими потугами. Я притормозил, готовый выпить литр воды (жара стояла неимоверная – 32 градуса!).

– Алан-сан, – обратился он, – я слышу, как сильно вы раскручиваете двигатель в поворотах. Пожалуйста, проходите их, переключившись на одну передачу вверх, даже на две. Тогда скорость в повороте будет выше – двигатель вывезет. И вам будет проще управлять – так лучше для баланса… Тем более не стоит усердствовать с переключениями в такую-то жару.

Он оказался прав. Когда я все же сумел уговорить себя ехать с неожиданно мощной для 600-кубового Supersport кривой крутящего момента, тут же почувствовал, что байк едет куда быстрее и выходит из сложных поворотов с запасом скорости. Suzuki шел на 8000 об/мин и легко перекладывался. Конечно, он не столь юркий, как более стройные Kawasaki или R6, но направление меняет легко – благодаря подвеске Showa, установленной в этом году вместо прежней WP. В поворотах GSX-R600 все же тяжеловат – по сравнению с новыми байками. Создается впечатление, что приходится с чуть большим усердием перемещать вес из стороны в сторону. Вместе с тем прохождение «быстрых» поворотов на повышенной (на одну) передаче помогает Suzuki сохранить крутящий момент, не теряя устойчивости. Словом, весело и быстро.

Чтобы обеспечить максимальную жесткость рамы, конструкторы Alstare изготавливают каждое шасси по заводской матрице, а потом подгоняют вес под регламентированное в этой категории 167-килограммовое ограничение. Для чего в полость маятника заливают 2 кг свинца. «Балласт» улучшает сцепление, но не портит распределение веса. Сейчас развесовка на переднее/заднее колесо – 51/49%.

Чтобы байк SS «вернуть на дорогу», достаточно вновь установить обвес со светотехникой.

Усилия команды Alstare Corona продлили спортивную жизнь GSX-R600. Насколько удачным (и удачливым) окажется новый байк, которым грозятся заменить «старичка» в грядущем сезоне?



МЛАДШИЙ ИЗ YZF



BELGARDA YAMAHA YZF-R6

3-е место в чемпионате SS600 2003 г. (пилот – Ю. Губер)

За несколько недель до начала прошлого сезона оба гонщика команды Belgarda захворали и не смогли участвовать в соревнованиях. На замену им пригласили голландца Юргена ван ден Губера, аса Гран-при. Это сильный гонщик. Ровно за три месяца до первого теста R6 он еще на Honda NSR500 квалифицировался в числе первых в гонках австралийского Гран-при, а потом финишировал пятым на уже недостаточно мощном 2-тактном байке. Не хватило каких-то трех десятых секунды, чтобы занять место на подиуме. Приняв приглашение Belgarda, ему пришлось ехать, во-первых, на шинах с протектором, во-вторых, на тюнингованном 4-тактном стритбайке, и, в-третьих, теперь его R6 обладал 136 л. с. Это совсем не то же самое, что 190 л.с. у Honda NSR, плюс и «эрка» на 37 кг (или на 30%) тяжелее.

Юрген адаптировался к Yamaha всего за пару месяцев: он занимал уже третье место в чемпионате. Для свершения такого подвига мало быть классным гонщиком – талантом. Ведь этот байк – концентрация технических достижений. Гонщик может самостоятельно выбирать одну из трех возможных настроек системы впрыска топлива. Карбоновый кожух цепи и приборная панель – шедевры минимализма. «Навороченная» левая рукоятка руля – с кнопкой заднего тормоза: ее можно нажимать одним пальцем (ее расположили специально для Юргена – это в стиле GP). Внушительный рычаг сцепления управляет всеми 136 «лошадьми» (на 6 л.с. больше, чем в прошлогодней машине) при 15 800 об/мин. Выключатель отсечки топлива расположен симметрично основному на правой рукоятке, его нажимаешь левым указательным пальцем, когда переключаешь «вверх» («спидшифтеры» в Supersport запрещены). Сексапильные 298-мм передние лепестковые тормозные диски Braking Bat Flight с 4-поршневыми скобами Sumitomo. Почти миниатюрный лепестковый же задний диск с датчиком скорости (данные с него передаются в телеметрическую систему). Подножки – из авиасплава. Тормозной рычаг около правой подножки – «для блезиру»: он не нужен, ведь есть кнопка на руле. Deltabox-III – тонкостенный, маятник литой под давлением. Изысканно смотрится амортизатор WP – он вырезан из цельного куска Ergal. И на нем тоже сенсорные датчики. Пара массивных радиаторов поддерживает оптимальную температуру в двигателе около 65 градусов. Титановые трубы «4-1» Termignoni завершают карбоновые глушители. Звук выхлопа Yamaha стоит записать на CD – он такой музыкальный. Да что слова – рассмотрите фотографии... А теперь вернитесь к тексту – думаю, удивлю: этот замечательный гоночный аппарат, по техническому уровню достойный паддоков MotoGP, на-

Любой из этих байков можно купить, оснастить гоночными аксессуарами – и на трассу.

На первом этапе WSS-2004 Губер выиграл гонку!

чинал свою жизнь... как серийный мотоцикл.

На новом R6 Юргена я мотался по трассе Монца всего через неделю после того, как гонщик пришел вторым на том же треке. Новый байк жаден до высоких оборотов, хотя весьма недурен и на низких и лучше с них «подхватывает». На каждом круге при выезде из первого «медленного» поворота (его я проходил на двух нижних передачах и 7000 об/мин) переднее колесо вздымалось.

При резком торможении Yamaha Юргена очень устойчив. Перед началом торможения с высокой скорости выбери направление, а остальное доверь байку – он не изменит курс. Это очень важно, если узок вход в поворот. А вместе с тем, легко меняет направление – если пожелает тот, кто за рулем.

Мягкие настройки «помогли» традиционной вилке WP и заднему амортизатору WP «съесть» все неровности трассы. Belgarda Yamaha действительно послушен, предсказуем – на нем приятно нестись на больших скоростях.

Послушание системы впрыска топлива на Yamaha обеспечивает очень «короткий» газ (даже не спрашивал – уверен, что это Юрген настоял «перенести» его из «500» GP). На сотнях мотоциклов я ездил, самых лучших, но здесь, к своему удивлению, обнаружил, как удивительно тонко на движения ручки отзывается заднее колесо: ничего подобного не испытывал на других мотоциклах Supersport. Это еще как пригодилось, когда после пятнадцати кругов износились шины и возник эффект скольжения: словно я сам стал острее реагировать и опережал нежелательные последствия.

Ускорение мотоцикла очень острое, особенно на выходе из «медленных» поворотов. Резко, до отказа открываешь газ – и мотор R6 мгновенно набирает обороты. Поэтому прежде, чем переключать передачу, дождись, пока не загорится весь ряд красных лампочек над секундомером. Когда тахометр (он здесь, конечно же, аналоговый) укажет, что коленвал вращается со скоростью 16 700 об/мин, знай: он врет. На самом деле, оборотов где-то на 900 меньше. И если теперь, на пике мощности, переключить передачу, то обнаружится, что на тахометре 14 000 об/мин и вроде бы еще огромный запас мощности... Смотри на лампочки: тахометр – всего лишь украшение!

Yamaha R6 заявил о себе как звезда Supersport – в большой мере он смог раскрыть свои способности благодаря таланту Юргена ван ден Губера. Если Юрген сумеет показывать результаты еще выше – а все к тому идет, – он выдвинется в основные претенденты на титул чемпиона.



ВОЗВРАЩЕНИЕ



TRIUMPH DAYTONA 600

1-е место в ТТ 2003 г. (пилот – К. Джонс)

Прошлый сезон стал исключительно важным для Triumph. Компания возобновила участие в гонках (заводская команда – Valmoto) с двумя спортсменами: взошедшей недавно звездой Крэгом Джонсом и ветераном Джимом Муди. В 2003 году команда выиграла Isle Of Man Junior TT и в нелегкой борьбе в британском чемпионате Supersport взошла на подиум.

Усевшись на гоночную версию Daytona, я обнаружил, что это, по меркам Supersport, очень удобный мотоцикл. Он похож скорее на переделанный стритбайк, немного измененный для гоночных целей. Весит 167 кг, ему не нужен, как другим аппаратам – участникам SS, суперлегкий карбоновый обвес, равно как и балласт, чтобы соответствовать нормативу по весу. У Daytona 600 четко контролируемая мощность в широком диапазоне, поэтому он не дает, чего можно было опасаться, резких рывков на выходе из поворотов или при ускорении. По стандартам Supersport это очень дружелюбный байк. Но как только короткоходный двигатель преодолевает отметку 11 500 об/мин – шутки в сторону: он начинает активно наращивать мощность. Это свойство особенно «к месту» на дорожных трассах вроде Isle of Man. Но в Supersport 600, где царит жесткая конкуренция, такой «характер» – не лучшее достоинство. Скорее всего, поэтому парни на Triumph смогли прийти только вторыми на британском чемпионате. Гордецы Муди и Джонс, уверен, готовы были взорваться от обиды (под забралами шлемов разве увидишь лица), когда гонщики Honda и Yamaha набирали преимущество в пять метров на выходе из каждого «медленного» поворота. Дуэту на Triumph приходилось по максимуму использовать преимущества, которые давала образцовая управляемость. Одного этого достоинства мало, а абсолютно ровная кривая нарастания мощности делает байк простым. График растет до пиковых 14 500 об/мин. Но, чтобы достойно сражаться с соперниками, приходится «подбадривать» Daytona оборотами. А для этого буквально вкалывать, без удержу, манипулируя рычагом переключения передач. В КП Hewland четыре нижние предельно «сближены» друг с другом, они обеспечивают максимальное ускорение, а верхние две, наоборот, «разнесены» – для сохранения крутящего момента. В критической же ситуации, когда успех определяют доли секунды, а ты стартуешь из первого ряда или же из третьего, на этот двигатель положиться нельзя. Байк, в отличие от основных соперников –



Все серийные «шестисотки» сделаны по технологиям GP.

Yamaha и Honda, не умеет выигрывать время на выходе из поворотов.

Управляемость шасси Daytona частично восполняет недостаток, когда проходишь повороты на высокой скорости. Мотоцикл с картриджной вилкой Kayaba (только с «внутренностями» K-Tech) и податливым задним амортизатором Penske, настроенным, правда, слишком мягко для трека с колдобинами, блестяще держал траекторию в быстрых поворотах. Упомянутые кочки на треке никоим образом не отразились на стабильности байка (что, опять-таки, важно для TT). Заднее колесо Pirelli Super Corsa мертвой хваткой вцепляется в покрытие на выходе из «медленных» поворотов. Мотоцикл замечательно прошел на четвертой передаче и через S-образный поворот.

Все же на низких скоростях руление тяжеловато. В том убедился, когда проходил последнюю сложную секцию трассы и первый «медленный» поворот. По-моему, конструкторы не промахнулись, когда сохранили 308-мм диски Sunstar от дорожного байка – с ними Triumph тормозит образцово-показательно. Однако же они тяжелы – это, сами понимаете, «минус» для управляемости. На пользу байку пойдет, если установить лепестковые тормозные диски, хотя бы потому, что они уже стали неким стандартом для чемпионата мира Supersport. Это не слепая дань моде. Они сокращают гироскопический эффект и уменьшают неподрессорные массы, чем облегчают жизнь подвеске.

Разочаровался во время жесткого торможения. В конце длинной прямой трассы мотоцикл вдруг отказался входить в поворот при нажатом рычаге тормоза. Подумал было, что это я виноват – что-то не так сделал. Нет, позже мне рассказали, что весь сезон команда билась над тем, чтобы устранить эту врожденную «болезнь». Я осмелился посоветовать установить здесь «проскальзывающее» сцепление. Стоит попробовать – теперь правила разрешают вводить подобные усовершенствования.

Должен сказать, у этого участника Supersport хорошие задатки. Еще чуток потрудиться, доработать – и он сможет спорить с лучшими представителями серии. В новом сезоне команда Valmoto просто обязана доказать, что идущая семимильными шагами эволюция в классе Supersport 600 не проскочит Великобританию. Флаг на моем шлеме обязывает надеяться, что не проскочит.

ЧЕМПИОН ПО ПРАВУ



TEN KATE HONDA CBR600RR

1-е место в чемпионате SS600 2003 г. (пилот – К. Вермелен)

Можно было бы больше ничего не писать. Выиграв в 2003 году семь из одиннадцати гонок чемпионата мира Supersport, голландская команда Ten Kate Honda, воцарившаяся два года назад, еще раз доказала свое превосходство в Supersport.

До сих пор гонщики «работали» на CBR600RR. Оценив заслуги коллектива, руководители Honda попросили команду «потрудиться» в этом году на чемпионате Superbike с новым CBR1000RR Fireblade, на котором поедет Крис Вермелен. Отстаивать звание в Supersport в третий раз попытаются Маггеридж и гонщик-новичок из Австралии Брок Паркс.

Как только я сел на CBR (уже на трассе Валенсия), сразу почувствовал, насколько он компактнее предыдущих испытанных моделей. На ходу это ощущение только усилилось: байком управлять легко, он удивительно шустрый. Все взаимодействия с его системами абсолютно прецизионные. Скажем, возникает впечатление, что ручка газа напрямую связана с задним колесом. Как я ни нахваливал R6, но этот байк по техническим характеристикам немного лучше, чем Yamaha R6. Двигатель CBR600RR мощнее, конструкция шасси очень схожа с той, что на аппарате Belgarda.

Телеметрическая система PI Research отнюдь не помогает облегчить мотоцикл на три кг – чтобы соответствовать ограничению в классе по весу. Но разве повернется язык сказать, что это балласт, если в этот «избыточный вес» входит компактная приборная панель с секундомером, счетчиком кругов и датчиком температуры масла/жидкости. Зато нет тахометра! Удивляться нечему: мастера Ten Kate принадлежат к технической школе Джона Бриттена, а по его учению гонщику не следует знать, сколько оборотов выдает двигатель в тот или иной момент. Жми на газ – и ни о чем не думай!

Смену передач контролируют оранжевые лампочки на приборной панели. Они начинают мигать с 14 300 об/мин, а на 15 100 загорается красная: мол, пора переключить передачку, чтобы максимальная мощность «больше 135 л. с.» перешла на заднее колесо. Рональд тен Кейт сказал, что обычно гонщики раскручивают мотор до 16 000 об/мин, но можно крутануть и до 16 500 – если не остается и мгновения, чтобы менять передачу перед финишем… Я пытался раскрутить движок до предела, однако ограничителя оборотов так и не «нащупал». Может, его и нет вовсе?!

Больше всего в технических характери-



По правилам SS600, переделка серийного двигателя запрещена. Исключение – для головки цилиндров.

стиках мотоцикла впечатлил широчайший диапазон мощности при любых оборотах. Размерность мотора здесь та же, что и у байков-соперников – Suzuki и Kawasaki (67x42,5 мм), но крутится он быстрее, чем любой из них, и уж тем более быстрее короткоходного Triumph. Возможно, исток способности «подхватывать» даже с низких оборотов заключен в том, что у двигателя по две форсунки на каждый 40-мм корпус дроссельных заслонок. Они по-разному настроены – дабы обеспечить дополнительную тягу на «низах». Отсюда и козырь мотоцикла Ten Kate: взрывное ускорение, выстреливающее байк из поворотов быстрее других мотоциклов.

Крутящий момент даже больший, чем ожидаешь от высокооборотного байка. Это я обнаружил, когда поначалу выбрал слишком высокую передачу на первой части трассы Валенсия.

У Honda хоть и нет «проскальзывающего» сцепления, но он оказался стабилен при резком торможении на входе в поворот. И даже на высоких оборотах его в повороте не разворачивало, а заднее колесо не проскальзывало при торможении двигателем. Мотоцикл просто останавливался. Минимум суматохи и максимум контроля.

На входе и выходе из поворотов чувствуется, что CBR600RR отлично сбалансирован. Можно спокойно выбрать траекторию плавной кривой – и не проскочишь. Даже если в апексе поворота поэкспериментировать и добавить скорость… Кстати, эту модель позволительно наклонять на три градуса ниже, чем предыдущую. Рональд тен Кейт признал, что мотоцикл не родился таким сбалансированным. Еще в начале сезона он доставлял немало хлопот при резком торможении – пока команда не поняла, как с этим справиться. И тогда мотоцикл стал гениально эффективен. Настолько, что после гонки на трассе Сильверстоуна один из соперников обвинил команду… в незаконном использовании «проскальзывающего» сцепления! На техкомиссии байк разобрали – чисто! Сопернику ничего другого не осталось, кроме как извиниться и выразить восхищение талантом мастеров команды.

– Я долгие годы сотрудничаю с Honda, – рассказал Геррит тен Кейт, – многое повидал, так что ответственно могу заявить, что CBR600RR запомнится как мотоцикл, который поднял Supersport на новый уровень.

Тен Кейт от скромности не помрет. Справедливо было бы признать, что в победе на чемпионате мира большую роль сыграла вся команда.

Да, это великий байк – я на нем поездил и знаю: этот мотоцикл достоин, чтобы стать чемпионом. Но если предельно честно, в новом сезоне ему придется туго.

Иван КСЕНОФОНТОВ, фото автора

КОШКА ГУЛЯЕТ САМА ПО СЕБЕ

«РЫСЬ-2» ТМЗ 6.9032, ATV

Год выпуска **2004** | Двигатель **2Т –347 см³** |
Мощность **25 л. с.** | Масса **350 кг** | Макс. скорость **75 км/ч** |
Отпускная цена завода **61 500 руб.**



Выпуск двухколесных мотоциклов в России угасает, в то же время интерес производителей к мотовездеходам, похоже, растет. В 2002 году ковровский ЗиД выпустил ATV «Тарпан» – обновленную версию ЗДК-175 4ШП, в 2003-м пневматик «Брод». В конце прошлого года в Ярославле поставили на поток, пусть и не бурный, аппарат АВДИС. И вот перед нами тутаевская «Рысь-2».

С той, первой «Рысью», еще без индекса, мы познакомились еще в 1996 году во время испытательного пробега по окрестностям озера Селигер. Можно вспомнить, что тогда на нас произвели впечатление солидный передок с автомобильной светотехникой, создающая комфорт двухрычажная подвеска передних колес, достаточно мощный мотор-«водянка» от «Ижа». На памяти и другое: подпортила впечатление жесткая подвеска задних колес (точнее сказать, ее вовсе не было), из-за чего езда на вездеходе превращалась в сущую муку…

Все были уверены, что на мотопроизводстве на берегах Волги поставили крест – большой и жирный. И вдруг на одной из выставок в Москве наткнулся на ATV со знакомой рожицей дикой кошки на облицовке. Вот оно что, «Рысь» не только выжила, но и получила новое обличье! А самое существенное – подрессоренный «зад». Интересно, очень… Доб-

раться до Тутаевского моторного завода (ТМЗ) оказалось несложно.

На тест выкатили тот самый аппарат, который недавно вернулся с сертификационных испытаний – он «намотал» 2500 км. Двигатель работает ровно и достаточно тихо, как и положено «водянке». При попытке тронуться насторожился в момент включения передачи: первая «воткнулась» нехотя и с хрустом. Но нет в том вины тутаевцев – такова уж конструкция «Ижей», чья коробка здесь использована.

Впервые севшего за руль «Рыси-2» обескуражит явно не мотоциклетное множество контрольных ламп. Пришлось спросить испытателей что есть что – инструкцию изучать некогда. Объяснили: на приборную панель выведены лампочки контроля за исполнением режимов заднего моста, включения понижающей передачи, заднего хода и блокировки дифференциала. Остальные органы управления – чисто ижевского происхождения, разве что «ручник» – «жигулевский», он расположился рядом с ножным тормозом. Не сможешь не заметить автомобильный фаркоп с розеткой подключения световых сигналов на прицеп, да еще вал отбора мощности.





Пластик – все тот же, что применялся на прежней «Рыси» и ковровских машинах, печально известный своей хрупкостью. Однако здесь он внушительной толщины – до 4 мм. У «Рыси-2» он и должен быть гораздо прочнее. Хотя от хорошего удара и броня на танках мнется...

Сертифицирована «Рысь» как полноценный мотоцикл, на нем, действительно, можно колесить по дорогам общего пользования. Не только по праву выданной сертификации, но и по факту: управляется легко, машина абсолютно предсказуема. Слегка смутит в органах управления отсутствие рычага тормоза на руле, однако эта непривычность компенсирована: ножной тормоз с гидроприводом на все 4 тормозные барана колес в достаточной мере эффективно останавливает экипаж.

Мотоцикл двухместный. Причем ижевское сиденье не куцее полуторное, а нормальной длины: двум упитанным мужикам в ватниках на нем не тесно.

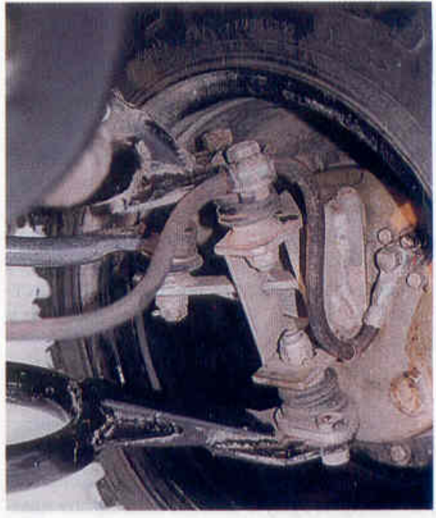
По дороге к месту внедорожных испытаний невольно проверил и грузоподъемность – на задний багажник я усадил двоих дюжих парней. Мотор не взвыл, нагрузке не возмутился. И под-

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Год начала производства	2004
Габариты, мм	2115x1175x1450
База, мм	1270
Дорожный просвет, мм	250
Высота по седлу, мм	890
Колея (перед/зад), мм	890/870
Сухая масса, кг	350
Количество посадочных мест	2
Макс. скорость, км/ч	75
Двигатель	«Иж-Ю5» (сб.1-08.10)
Рабочий объем, см³	347
Макс. мощность, л. с. при об/мин	25/4900
Макс. крутящий момент, Н.м при об/мин	31,9/4100
Система охлаждения	жидкостная
Коробка передач	4-ступенчатая
Главная передача	цепью шагом 15,875 мм
Задний мост	ТМЗ, 2-ступенчатый, с задним ходом, блокируемым дифференциалом и 1-ступенчатым колесным редуктором
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	трубчатая, стальная, сварная
Подвеска передних колес	независимая, 2-рычажная с пружинно-гидравлическими амортизаторами
Ход колес, мм	100
Подвеска задних колес	двухрычажная с пружинно-гидравлическими амортизаторами
Ход колес, мм	60
Тормоза	барабанные, с гидравлическим приводом на передние и задние колеса
Шины	560–220 модели Я-419



Силы света «оковских» фар более чем достаточно для ATV.



В рулевом управлении использованы шаровые опоры и рулевые наконечники от вазовской «классики».

вески, несмотря на свою короткоходность, неровности дороги «глотали»: жесткости примененных на «Рыси-2» амортизаторов и длины их хода вполне достаточно. Замечу, что на импортных машинах такого класса они примерно такие же. Под стать подвеске шины – полноценные вездеходовские.

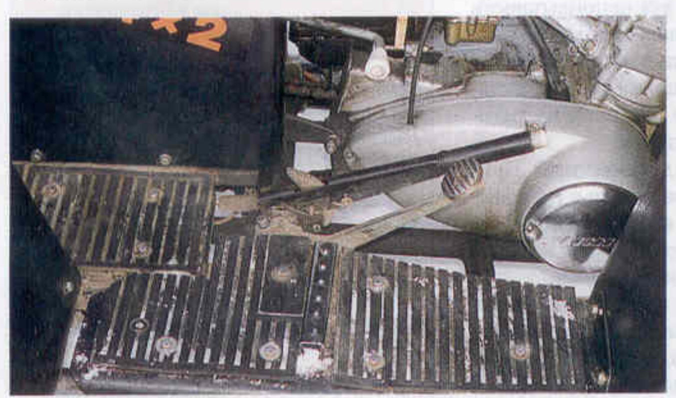
Внедорожный драйв неожиданных ощущений не прибавил: машина с включенной понижающей передачей и блокировкой дифференциала до какого-то предела одолевает глубокий снег, но потом все равно зарывается. Однако и вытащить его, если застрянет, не особенно сложно – машина подъемная. Да и цена ее тоже – чуть больше 60 000 рублей.

Подобной дешевизне при достаточно богатом наборе опций ATV обязан тем, что в нем применяются автомобильные детали – в подвеске передних колес и рулевом управлении, а также комплектующие ижевского мотозавода. И, конечно, практически бесплатные задние мосты – этих «неликвидов» много осталось еще от прошлой эпохи. Пришлось бы сейчас «с нуля» налаживать их производство, цена была бы гораздо выше.

Этих мостов накоплено еще на 400–500 машин. Так что вскоре доведется решать: возобновлять их производство или нет, а если нет, то придется «уходить» в другой класс машин – прогулочно-туристических (туда же «ушли» «Тарпан» и АВДИС). Скорее всего, «Рысей-2» выпустят еще максимум полтыщи. Дальше – или «Рысь» с новым цифровым индексом, или кошачье имя пойдет гулять само по себе. ⏮

+	Неплохая для утилитарного ATV эффективность работы подвесок; широкий набор опций заднего моста; удобная посадка, в том числе пассажира; хорошо развитая светотехника; разумная цена.
–	Избыточная масса «тела» (для такой мощности); недостаточный дорожный просвет; чрезмерно жесткие шины; отсутствует электростартер; нечетко работает КП.





Большая педаль тормоза (не промахнешься!) «усмиряет» все колеса; автомобильный «ручник» заимствован у «Жигулей».



«Ижатники» почувствуют себя за рулем как дома, разве что лампочек – как в кабине хорошего джипа.

ОРИГИНАЛЬНЫЕ И НЕОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ

ДЛЯ МОТОЦИКЛОВ, ГИДРОЦИКЛОВ
СНЕГОХОДОВ И ATV

TEAM ACCELERATOR УСКОРИТЕЛЬ

- **РАСХОДНИКИ** – масла, фильтры, колодки цепи, ремни, звезды, резина, сальники
- **ПОДВЕСКА** – пружины, амортизаторы, вилки, маятники, шланги, подшипники
- **ВНЕШНИЕ ДЕТАЛИ** – пластик, фары, электрика, стекла, слайдеры, наклейки
- **ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ** – рули, рулевые демпферы, траверсы, ручки, датчики
- **ТОРМОЗА** – армированные шланги, суппорты, тормозные диски, колодки
- **ВЫПУСК/ВПУСК** – прямоточные глушители воздушные фильтры низкого сопротивления
- **ЭКИПИРОВКА** – шлемы, комбезы, куртки, перчатки, обувь, защита, одежда
- **УВЕЛИЧЕНИЕ МОЩНОСТИ** – чиптюнинг, нитрос, жиклеры, **POWER COMMANDER**
- **НАВЕСНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ** – кофры, сумки, спинки, багажники, защита, лебедки и бамперы (ATV)

NEW!!! ЗАПЧАСТИ ДЛЯ «ЯПОНЦЕВ»

799-6111
799-8228 МОЖАЙСКОЕ ШОССЕ, 17

Kawasaki YAMAHA SUZUKI HONDA  POLARIS ARCTIC CAT LYNX BOMBARDIER

ООО "МОТО-ДОМ в ОЧАКОВО"

Официальный дистрибьютор ООО "Балтмоторс Групп"
Продажа новых скутеров "БиЭм" от 50 до 125 куб.см. Российская сборка
Гарантия 12 месяцев.

Обслуживание тюнинг ремонт скутеров и мотоциклов японского производства. Обмен старых скутеров на новые



Обслуживание и ремонт велосипедов всех марок. Продажа велосипедов "STELS". Любые запчасти к велосипедам и мототехнике

Москва, Большая Очаковская 47 "А" (м. Юго-Западная)
Тел.: (095) 748 52 55, 517 90 96, 430 02 01.
Время работы с 9 до 21
e-mail: motodom@ochakovo-auto.ru

Екатеринбург, Компания "Навигатор"
т. :(343) 372 34 54, ф. :(343) 378 79 40
Архангельск, Компания "Барс"
т/ф.: (8182) 64 26 26,
e-mail: roman@barscompany.ru

Наталия ЛЮБИМОВА, фото Екатерины КУЗЬМИНОЙ

ДЕВУШКА НА ДЕЛЬФИНЕ

ДЛЯ НАС, ЛЮБИМЫХ

APRILIA Majito 50, городской скутер

Двигатель **49,38 см³** | Масса **90 кг** | Максимальная скорость **45 км/ч** | Ориентировочная цена **$3330**



Привет, девчонки!

Я постоянно думала о желании многих из нас научиться ездить на мотоцикле. И хотя понимаю, даже цирковые медведи это умеют, все-таки представить хрупкую, скромную девушку в седле большого байка сложно.

Не так давно в мои руки попался замечательный «малыш» с плюшевым южным названием «Махито» (многие тут же вспомнили лето и освежающий коктейль с названием-тезкой). И хотя за его рулем я провела всего несколько часов, распробовать его успела. Так вот этот скутер не менее «вкусный» коктейль с приятными ингредиентами, и вот почему.

Впервые за многие годы, минуя пробки в центре города, я смогла спокойно добраться до работы, успев при этом заглянуть по дороге в свой любимый магазинчик. В этот раз я себе ничего не купила, но настроение было хорошее – любая девушка за рулем этого стильного ретро почувствует себя «в своей тарелке», поскольку с ним гарантировано повышенное внимание окружающих к твоей персоне. Широкий пластик и удобная площадка для ног защитят красивую одежду и ноги от ветра и грязи. Даже если хлынет дождь, туфли не придется прятать во вместительный багажник под «седушкой» – просто достань из него дождевичок, а на его место положи косметичку или все, что нужно припрятать от сторонних глаз.

Как только ты окажешься за рулем Majito, сразу появляется ощущение, будто управляешь настоящим мотоциклом. Трудно поверить, но тем не менее его огромный руль, тормозные рычаги и толстенные рукоятки заимствованы у больших Moto Guzzi. Классику жанра отлично дополняют множество блестящих детальюшек и строгий, выдержанный в том же духе двухцветный «наряд», который лично мне очень даже понравился.

...Пуск двигателя, нежный поворот ручки газа – и я в пути. Скутер плавно трогается, его скромные габариты и широкий руль позволяют уверенно маневрировать. Рваное уличное движение и бесконечные светофоры, от которых немыслимо уста-

ешь на автомобиле, сейчас, когда сцепление срабатывает автоматически, а все тормозные рычаги находятся под рукой – все это проблемы уже не представляет.

Немного волнуюсь, но все же не забываю включать повороты – благо, кнопочки тут же, рядом с пальчиками. Тормоза надежны. Уже после нескольких километров привыкания к «плюшевому» появляется уверенность в том, что дорожная ситуация под твоим контролем.

...На работе не удалось отказать сослуживцам прокатить их кружок-другой вокруг офиса (ну да, я же сама хотела повышенного внимания...). Тем более, что на широком сиденье могут спокойно разместиться двое (кое с кем это даже приятно), «не жмет» даже крупный телом начальник. Это потому, что нет четкой ступеньки между местами водителя и пассажира. Сидеть, словом, удобно.

Что же касается парковки, я бы не советовала залезать на бордюры – дорожный просвет у «Махито» невелик. А вот ставить и снимать скутер с подножки под силу любой, даже хрупкой девушке.

Конечно же, хозяйка с фантазией обязательно даст имя своему двухколесному дружку. Мне Majito почему-то напоминает дружелюбного дельфина. Взгляните на него сзади (ну и что, что ракурс задом наперед!): хромированный край крыла – носик, поворотники – глазки, а широкие крылья – щечки. Чем не дельфин в море дорог? И я его приручила!



От редакции: Aprilia снова «перенеслась» в середину 50-х годов прошлого столетия. Мягкие линии Majito 50 Custom, его пышные и в то же время элегантные формы напомнят роскошные американские автомобили «того времени». Несмотря на «бабушкин наряд», под облицовками скутера мы обнаружим современное содержимое. Одноцилиндровый 2-тактный двигатель воздушного охлаждения (с раздельной смазкой) наделен веселым нравом, как дельфин. Благодаря ему, а также удачно настроенной трансмиссии, скутер разгоняется до вполне приличных для города 45 км/ч (во всяком случае, так указано в документах), у него неплохая динамика. Прочная рама выдерживает большие нагрузки, впрочем, их вряд ли придется переносить скутеру в городе. А вот красивым легкосплавным колесам на наших дорогах умереть «своей смертью» вряд ли удастся. Передняя подвеска рычажного типа и задний амортизатор двойного действия «настроены дружелюбно», а 190-мм дисковый тормоз переднего колеса и 120-мм барабанный заднего всегда помогут быстро и безопасно остановиться.

Можно согласиться с автором: сочетание классического дизайна и современной «начинки» придутся по душе многим. В любом случае, скутер никого не оставит равнодушным, даже тех, кто о мотоциклах до сих пор не помышлял.

Общие данные: год дебюта – **2002** ■ сухая масса – **90 кг** ■ база – **1300 мм** ■ длина – **1950 мм** ■ макс. скорость – **45 км/ч** ■ объем бензобака – **7,7 л**. **Двигатель** – 1-цилиндровый, 2-тактный, рабочий объем – **49,38 см^3** ■ система газораспределения – лепестковый клапан ■ система охлаждения – принудительная, воздушная ■ система питания – карбюраторная ■ система пуска – электро- и кикстартер. **Ходовая часть:** рама – трубчатая, стальная ■ передняя подвеска – рычажная, тянущего типа ■ задняя – блок двигатель-трансмиссия. **Тормоза:** передний – диск Ø **190 мм** ■ задний – барабанный Ø **120 мм** ■ передняя шина – **120/70-12**, задняя – **130/70-10**.





Алексей ПОПОВ, фото автора

ТОЛЬКО В РИГЕ!

САМАЯ ПОЛНАЯ СОВЕТСКАЯ МОТОИСТОРИЯ

Что и говорить, не повезло советским мотоциклам с биографией. И происхождение не благородное (можно сказать, «цельнотянутое»), и судьба – нелегкая, трудовая. И смерть – не на миру и не красна... К тому же в России нет сколько-нибудь полного собрания, посвященного советской мотоциклетной истории. Но не стоит отчаиваться: достаточно сесть на поезд Москва–Рига – и через несколько часов вы увидите самую полную в мире коллекцию советских мотоциклов, любовно собранную в рижском Мотор-музее. ⏮

ОТ РЕДАКЦИИ:

От души поздравляем рижский Мотор-музей, который в эти дни отмечает свое 15-летие. И спасибо от российских мотоциклистов!



«Россия» – один из первых российских мотоциклов. Он изготовлен в Риге, на фабрике Александра Лейтнера. Оснащен 200-кубовым немецким двигателем Fafnir мощностью 1,5 л. с. Машина принадлежит одному из самых серьезных коллекционеров мотоциклов в Латвии Юрису Рамбе. В прошлом году Юрис со своим сыном участвовал на нем в пробеге Лондон–Брайтон. На это состязание допускаются лишь машины начала XX века, которые преодолевают трассу своим ходом. «Россия» прошла всю дистанцию без единой поломки.



Второй из старейших мотоциклов – «Дукс» производства московского завода Юрия Меллера. Машина сохранилась очень хорошо, большинство деталей с оригинальным никелевым покрытием. В «Дуксе» использовались узлы английской компании BSA и швейцарской Moto-Reve, поэтому на бензобаке – название последней.

Фрагмент экспозиции, посвященной второй мировой войне: манекен, одетый в форму бойца Красной Армии, стоит рядом с мотоциклом ТИЗ АМ-600 (нижнеклапанный 1-цилиндровый двигатель, 600 см³, 16 л. с.).

Мотоцикл «Иж-7», выпущенный в 1936 году, технически подобен Л-300. На этом экземпляре стоит уникальная «лыжная установка» – такие применялись в Красной Армии.



Экспериментальный НАТИ А-750 – один из нескольких прототипов, изготовленных в Ижевске в начале 30-х годов.

Большая редкость: мотоцикл «Иж» с 4-тактным двигателем. Это «Иж-12» (350 см³, 13,5 л. с.). Небольшую партию таких машин выпустили перед самой Великой Отечественной войной.

А это уже серийный ПМЗ А-750. Такие, с нижнеклапанной V-образной «двойкой» (750 см³, 15 л. с.), выпускались в 30-х годах на Подольском механическом заводе под Москвой.

Советские мотороллеры: «Тула» Т-200 и грузовая «Вятка» ВП-150П. «Грузовичок» только в прошлом году реставрирован в мастерских Мотор-музея.

Первый серийный советский мотоцикл – Л-300 производства ленинградского завода «Красный Октябрь». Выпущенная в 1935 году машина оснащена 300-кубовым 2-тактным двигателем мощностью 6,5 л. с.

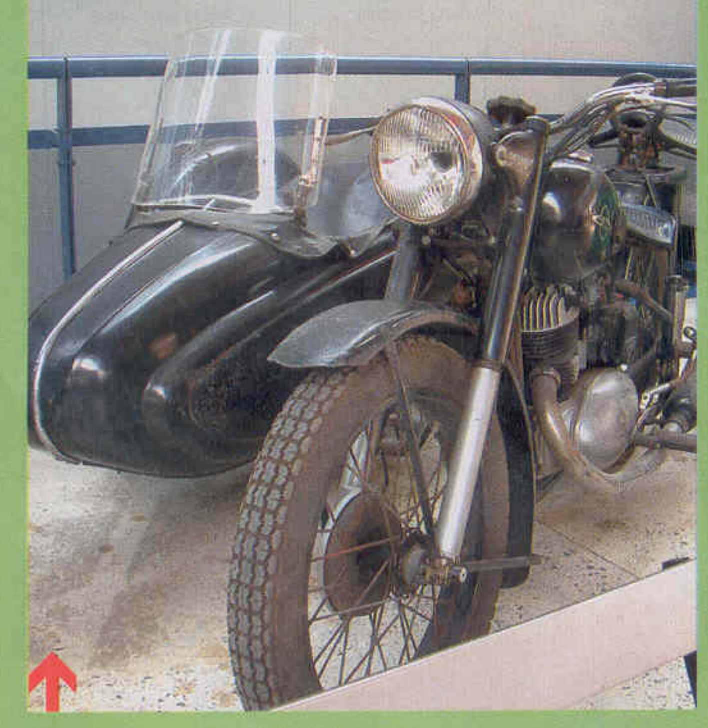


Гоночные оппозиты Ирбитского мотозавода: М-75 1947 года, М-52С 1955 года и М-63С «Стрела» 1973 года.

Имитация старого гаража. Помимо шасси автомобиля Hanomag и многочисленного инструмента, в нем еще и мотоцикл «Иж-8», отлично сохранившийся «до пояса». Как это понимать? Машине не повезло: она хранилась в гараже с сырым земляным полом, поэтому нижняя треть сильно повреждена коррозией, верхняя же часть сохранилась отлично. Посовещавшись, специалисты решили его не реставрировать, а оставить таким, как есть.

Еще один взгляд на М-75 – один из первых послевоенных советских спортивных мотоциклов.

С-254 – гоночный мотоцикл, построенный в 1954 году в серпуховском ЦКЭБ (позднее – ВНИИМотопром). 250-кубовый 2-цилиндровый 4-тактный двигатель, оснащенный двумя верхними распредвалами, развивал мощность 23 л. с.



Мотоцикл с коляской «Иж-49К» прекрасно сохранился.



У этого «Иж-56» интересная история: его и другую машину – «Иж-350» обнаружили... в квартире на шестом этаже... упакованными в ящик. Оказалось, их купили в годы двух денежных реформ для сохранения инфлирующих денег. Так они и простояли в упаковке много лет.



Еще один «гонщик» из Серпухова – С-155. На этой машине применялась как бы «половинка» мотора от С-254.



Мотоцикл С-360 1962 года. Его 350-кубовый двигатель развивал мощность уже более 50 л.с. По тем временам – на уровне лучших гоночных аппаратов признанных марок.

Манекен в форме офицера рижской ГАИ и мотоцикл «Урал» М-63П, который с 1972 по 1991 годы использовался в отдельном батальоне дорожно-патрульной службы в Риге.







Стритфайтер из Kawasaki ZX-10 (1988 г.в.)

Нет увлекательнее занятия, чем взять аппарат-«дедушку» и сделать его таким, чтобы он уделывал «файерблейды».

ЭТУ ТРОЙКУ НЕ ДОГНАТЬ

Сергей и Олег РОЩИНЫ, Москва, фото Павла КОСОЛАПОВА

Нас интересовала не столько максимальная скорость (ее, увы, просто негде развить), сколько динамика разгона. Приятно чувствовать под собой безумную мощь, способную поднять переднее колесо даже на высших передачах… Сейчас у нас готовы три аппарата, все – стритфайтеры.

Первым переделали Kawasaki ZX-10 1988 года выпуска. На базе этого спорттурера строили классический стрит. Чтобы увеличить его и без того немалую мощность (137 л. с. при 997 см³ и степени сжатия 11), улучшили наполнение цилиндров – отполировали впускные каналы и установили тюнинговые распредвалы с расширенными фазами и увеличенной высотой кулачка. Двигателю легче «дышится» с карбюраторами Keihin CV – они с большими диффузорами (40 мм против 36 мм у штатных), тюнинговым комплектом Dynojet «Stage 3» и фильтрами «нулевого сопротивления». Тем, кто не знает, подскажем: «Stage 1», «Stage 3» и «Stage 7» – наиболее популярные комплекты. «Stage 1» состоит из практически стандартных деталей, «Stage 3» устанавливают при умеренной форсировке серийных мотоциклов, а «Stage 7» предназначен для гоночных байков: их владельцам результат в спортивных соревнованиях важнее всего.

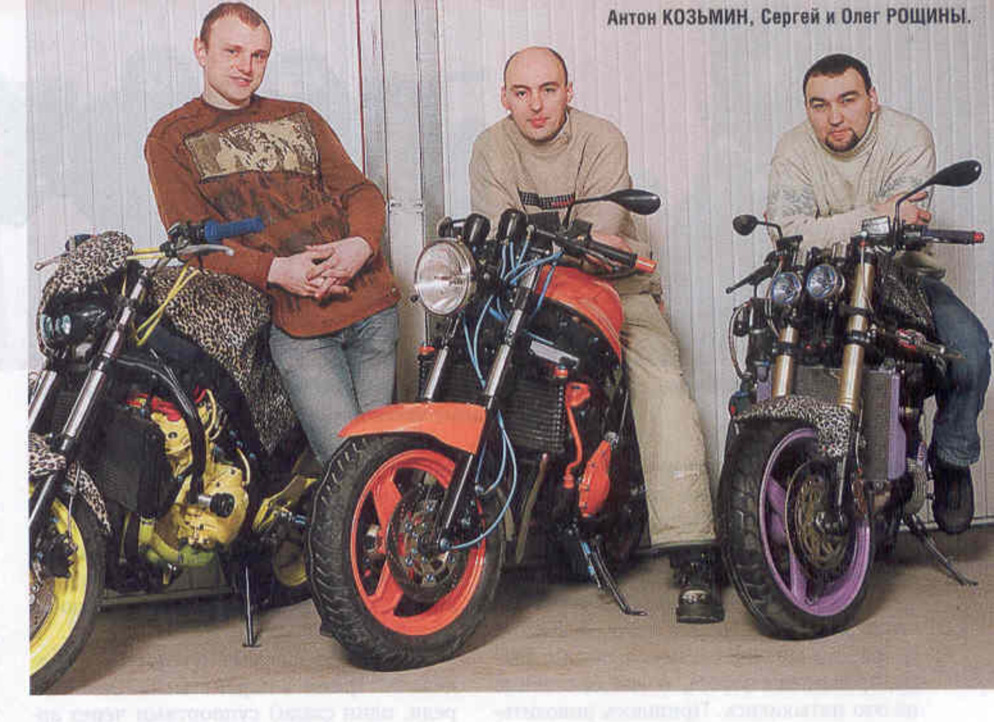
Чтобы поднять обороты двигателя, установили легкие и прочные титановые клапаны и более жесткие пружины. С той же целью воспользовались комплектом облегченных шатунов. На серийных мотоциклах систему зажигания (как и карбюраторы) настраивают на заво-

Мотоцикл для стант-райдинга на базе Honda CBR600F (1995 г.в.)

де – так, чтобы вписаться в самые жесткие требования по токсичности. Тюнинговый ротор, определяющий опережение зажигания, помог вернуть лошадиные силы, утраченные при штатной настройке. Чтобы добиться максимальной мощности, мы установили выпускную систему, выполненную по принципу 4-1 (четыре трубы, идущие от цилиндров, сходятся в одну).

Надежность двигателя повысили, когда заменили автоматический натяжитель цепи ГРМ простым механическим. Штатная система вентиляции картера выводит картерные газы в короб воздушного фильтра. Поскольку теперь короба нет, шланг вывели к специальному фильтру. Механизм сцепления с более жесткими пружинами и кевларовыми дисками EBC надежно передает возросший крутящий момент.

Мы готовили этот практически бывший ZX, в том числе и для дрэг-рейсинга, где при разгоне на счету каждая сотая доля секунды. Эти доли порой теряешь при переключении передач. Чтобы их сохранить, установили набор Factory для тюнинга механизма КП. Благодаря ему ход рычага уменьшился, а переключение передач стало более четким. Увеличили передаточное отношение цепной передачи: теперь на ведущей звездочке 16 зубьев, на ведомой – 52 (было 17 и 45 зубьев).


Антон КОЗЬМИН, Сергей и Олег РОЩИНЫ.


«Хвост» нарочито задран. Да, это – вызов.

Тормоза у «базового образца» были слабы, даже для обычной езды. Пришлось переделать. С передними дисками теперь работают 4-поршневые суппорты Tokico, с задним – 2-поршневой. Установили армированные шланги – и тормоза стали чутко реагировать на малейшее движение тормозных рычагов. Ну а колодки CP Racing «работают» выше всех похвал!

Установили весь узел задней подвески в сборе и перья от «перевернутой» передней вилки в самодельных траверсах от Kawasaki ZXR750. В перья вставили пружины Hyper Pro с прогрессивной характеристикой. С жестким массивным, но коротким задним маятником мотоцикл стал хуже себя вести на прямой. Пришлось монтировать рулевой демпфер LCL.

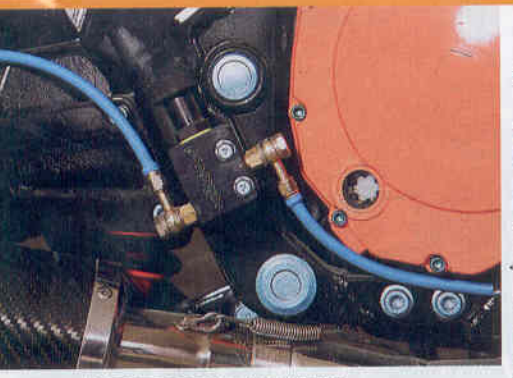
Заднюю часть рамы существенно облегчили, а «донором» облицовки (вместе со стоп-сигналом и седлом) стал Kawasaki ZXR400. Все остальное в облицовке устранили прочь.

Следующей «подопытной» была Honda CBR600F 95-го года. Она стала стритфайтером, выполненным в чисто немецком стиле. Аппарат задумывали для стантрайдинга. Укоротили заднюю часть, установили широкий кроссовый руль. Вызывающим сделали внешний вид.

В двигателе минимум переделок. Нас остановило то обстоятельство, что в «базе» присутствует система инерционного



236006 г. Калининград Московский пр. 182 тел. (0112) 431325 E-mail: sales@baltmotors.ru www.baltmotors.ru



Регулятор тормозного усилия на заднем колесе.



Все лишнее – долой! Необходимые приборы выбрали самые миниатюрные.



Шланг вентиляции картера Suzuki выведен к специальному фильтру (выделен красным).

наддува. Когда облегчали мотоцикл, ее, как ненужную, сняли (а заодно и весь пластик). Она ведь дает прибавку мощности только на больших скоростях, когда напор встречного воздуха велик, наш же аппарат вряд ли будут разгонять быстрее 200 км/ч. Не для того он создан. Но работа многих систем увязана с ликвидированным узлом, и мы постоянно на это натыкались. Пришлось повозиться. Ограничились полировкой впускных каналов, установкой в серийные карбюраторы Dynojet «Stage 1», фильтров «нулевого сопротивления», заменой штатного ротора зажигания тюнинговым и установкой самодельного прямоточного глушителя на штатную выпускную систему. Усилили механизм сцепления (кевларовые диски и жесткие пружины) и доработали тормоза, так же, как и на Kawasaki. Установили меньшую на один зуб ведущую звездочку. В передней вилке сейчас пружины с прогрессивной характеристикой, а заднюю подвеску оставили без изменений.

Над внешним видом поработали от души. Старались сделать мотоцикл броским, легко узнаваемым. Похоже, удалось: «меховой» мотоцикл, да с такой задней частью с другим не спутаешь.

С Suzuki GSZX1100F 1988 г. сразу сняли весь пластик и взялись за двигатель. В расточенных цилиндрах теперь «трудятся» кованые поршни Wiseco. Рабочий объем мотора «нарастили» с 1127 до 1216 см³, степень сжатия – до 12. Проделали те же работы, что и у Kawasaki. Основное отличие этой «Сузы» – выпускная система Laser Prof Face 4-2-1 (четыре трубы сходятся в две, а затем в одну). Такая конструкция, в отличие от той, которая установлена на Kawasaki, делает распределение крутящего момента по оборотам более ровным, без неожиданных всплесков. Мощность мотоцикла возросла, его поведение на ходу стало более предсказуемым.

Изменили и алгоритм переключения передач. Теперь первая включается вверх, остальные – вниз. Так переключается быстрее.

Тормозную систему полностью переделали. Тремя 2-поршневыми (два спереди, один сзади) суппортами через армированные шланги управляет только тот рычаг, что на руле, а между контурами переднего и заднего колес установили настраиваемый регулятор тормозного усилия, ограничивающий усилие на тормозном диске заднего колеса. Ножную педаль убрали вовсе.

Заднюю подвеску вместе с жестким маятником позаимствовали у Suzuki GSX-R750 SRAD, в переднюю вилку вставили пружины с прогрессивной характеристикой.

Все мотоциклы красили сами, старались подбирать необычные оттенки. Панели приборов, хоть и собираем из покупных составляющих, также пытаемся сделать неординарными.

Что сказать о ездовых качествах наших мотоциклов? Снижение веса Kawasaki вкупе с доработанным двигателем и измененным передаточным соотношением главной передачи дало эффект, о котором и не мечтали. При резком открытии ручки газа он становится на заднее колесо на всех передачах, вплоть до четвертой. То же происходит и с Suzuki. Едет этот аппарат, сказал бы, предельно «радикально», тяга – паровозная. По динамике разгона равны ему единицы. Недавно один наш друг, отнюдь не новичок в мотоциклетном мире, подумывая, а не купить ли нашу переделку, решил прокатиться. Когда приехал, очухался, произнес: «Поищу-ка я себе что-нибудь попроще»...

С такими аппаратами о спокойной езде и не мечтай, езда отнимает все силы. Так что их удел, по-видимому, – показательные выступления.

Неприятно бывает на тусовке слышать парню, вложившему душу в свою «четырехсотку»: «Что ты возишься с барахлом! Накопи денег и возьми R1»... Разве объяснить этим «крутым», что не в том мотоциклетное счастье. Нас они не проймут. Рядом с нашим Kawasaki 88 г. в. их самая свежая R1 «и рядом не стояла». ⏮



Это был Suzuki GSZX1100F (1988 г.в.)

TEXACO®

Motex®

Motex 2T-SX

Синтетика
без компромиссов



Россия, г.Владивосток, ул. Бородинская, 46/50, офис 607
Тел./факс: +7 (4232) 24-27-94 • E-mail:vostokscooter@mail.ru

w w w . v s c o o t e r . r u



МОПЕДЫ Б/У ИЗ ЯПОНИИ
НОВЫЕ МОПЕДЫ "JIALING" (КИТАЙ)

Александр КАМИНСКИЙ, г. Майкоп, респ. Адыгея

БУДУ ЛОПАТЬ МАРЦИПАНЫ



– ...Мне трайки почему-то не по душе...

– А ты их живьем видел? А ездил?

– Видел пару-тройку раз, но не ездил.

– А марципаны любишь?

– Нет... Собственно я их и не пробовал.

– Вот и трайки не любишь, потому что их не «кушал».

«И правда, – подумал я. – Но не до конца же дней колесить на «Иж-49»! Приличного «японца» не потяну по деньгам, а переделывать «Урал» или «Днепр» уже банально...»

Некоторое количество свободных денег все же нашлось. Я мог стать обладателем достаточно свежего японского скутера или пары новых «Пилотов» или «Корнетов». «Все это ерунда», – подумал и купил несколько метров трубы прямоугольного сечения.

Работа закипела. Нужно заметить, что «кипение» происходило в январе* при температуре –3°С на улице и +1°С в боксе. Чтобы не замерзнуть, двигаться приходилось быстро. Уже к концу месяца стала вырисовываться рама. Состояние купленной по случаю короткоходной передней вилки от К-750, как выяснилось после разборки и дефектовки, было очень приличным. В нее ладненько вписалось переднее колесо от «Иж-ПС». Небольшой доработке подверг опорный диск: сделал в нем пропил, в который ребром входит левый рычаг подвески. Высокий «рогатый» руль согнул из трубы диаметром 22 мм. Но жесткости ему явно не хватало – пришлось усилить перемычкой.

В задней подвеске использовал стойки и другие детали ВАЗ-2108. Литые 15-дюймовые диски от BMW пришлись «в тему». Чтобы их установить, сделал вот что: в «восьмерочной» ступице между штатными крепежными отверстиями (их межцентровое расстояние – 98 мм) просверлил дополнительные, расстояние между ними – 100 мм.

Февраль раздражал слякотью. Радовало одно – трайк уже стоял на колесах. С выбором мотора не мучился – конечно же, «родимый» МеМЗ-968 мощностью 40 л. с. После упорного изучения литературы и опыта (чужого) эксплуатации этого движка я уже знал: неплохой двигатель, да не той машине достался.

С органами управления все решилось довольно быстро. Привод сцепления – тросом, от левой педали. Задний тормоз – гидравлика. Передний – тросом от левого рычага на руле. С механизмом переключения передач повозился и попотел. Сложности с ним пикантного свойства. По логике, сей немудреный узел полагалось разместить точно посередине. В этом случае все складывалось проще простого: штатный механизм «Запорожца» соединялся с кулисой КП простейшей тягой с крестовиной на ее оконечности. Так и сделал. Но борцы за безопасность водителя возопили: «Ты что, мил человек, хочешь утратить способность к воспроизводству потомства?! Ведь не ровен час насадишься на рычаг...» Я призадумался. Маслица в огонь подлили борцы за эстетику: «Сам подумай, как будешь выглядеть на трайке в момент переключения?» Я долго ломал голову и, потеряв уйму времени, в конце концов, рассвирепел и сделал по-своему. Эстетам привел в пример трайки Revako (хотя во имя собственной безопасности и отогнул рычаг КП вперед настолько, что наткнуться на него причинным местом можно только в случае, если сесть на бак задом наперед).

Кстати о бензобаке. Он вмещает 20 литров, изготовил его из бака «Иж-56». Его полость скрывает главный тормозной цилиндр, реле и кучу проводки. По центру бака красуется панель со спи-

* В прошлом году – **прим. ред.**

дометром от «Явы»-старушки, замком зажигания от КамАЗа и лампами давления масла и зарядки.

А тем временем весна вступала в свои права. Решение оснастить трайк глубокими, выполненными в стиле ретро крыльями дорого далось: «маслать» молотком пришлось почти месяц. Успокоился лишь после покраски. К тому же, никто мне и не обещал, что будет просто.

Затем пошла работа с нержавейкой. «Палубу», то есть широкую площадку для ног, удалось сделать довольно быстро. Не возникло проблем и с «кенгурятником», защищающим двигатель. Секрет прост: я воспользовался готовыми полотенцесушителями из нержавеющей стали. Правда, это удовольствие обошлось в 200 с лишним баксов. Корпус фары, как и почти все блестящие детали трайка, изготовлены из нержавейки. Но не мною, а трудолюбивыми китайцами. Можете смеяться, но факт есть факт: корпус центральной фары – просто чайник, каких навалом на рынке по 350 руб. Вырезал его дно, вмонтировал оптику от ВАЗ-2101. Оказалось, я решил сразу две задачи. Первую: фара теперь вечная (ибо нержавейка). Вторую: удалось «плюнуть в лицо» монополистам от гальваники, задравшим цену до небес, когда я обратился к ним с заказом. Кстати, крышка чайника тоже на своем месте: с нею очень удобно менять лампочки без демонтажа оптики.

Близилось лето, тепло бередило душу – хотелось кататься… Но нужно было еще закончить работу. Занялся проводкой. Аккумулятор «поселил» за спинку пассажирского сиденья. Само же сиденье получилось как бы полуторным – одному пассажиру в нем комфортно, двум – тесновато.

Наконец, наступил великий день – день первой поездки на уже практически собранном и окрашенном трайке. На нем еще не было дополнительных галогенок, не подключены поворотники и стоп-сигналы… Но он уже ездил!

К середине июля электрика заработала, и… началась борьба с «детскими болезнями». Пришлось заменить новенькие пружины задних стоек самыми старыми и просевшими – иначе подвеска отказывалась реагировать на 370 кг веса трайка. После установки стабилизатора поперечной устойчивости появилась возможность «нахально» проходить повороты. Над мотором установил капот-кофр. Теперь дождь не мог навредить трамблеру и высоковольтной проводке.

Пошли поездки по городу, в горы, в Горячий Ключ на рок-фестиваль, и я уже не мог сказать, что мне не нравятся трайки.

Потом была сертификация, две недели томительного ожидания у чиновничьей стены РЭО ГИБДД. 29 августа 2003 г. сбылось: я держу в руках новенький, отсвечивающий перламутром госномер.

...Душное марево летнего вечера. Номер на месте. Документы в кармане. Бак полон бензина. Завтра в 7.00 я стартую! Меня ждет самое синее в мире Черное море мое!

...На часах около полуночи. Завтра будет завтра. Сажусь за руль, поворачиваю ключ – и прохладный бокс наполняется тепловозным гулом прямоточных глушителей. Какого черта ждать до утра!

...Ровный свет галогенок, мерный рокот мотора. Ночная прохлада бодрит. Запах угасающего лета, но все-таки лета! Впереди огни Джубги.

...Здесь будет большой привал. Я закажу кофе и марципаны. Пора попробовать. ⏮



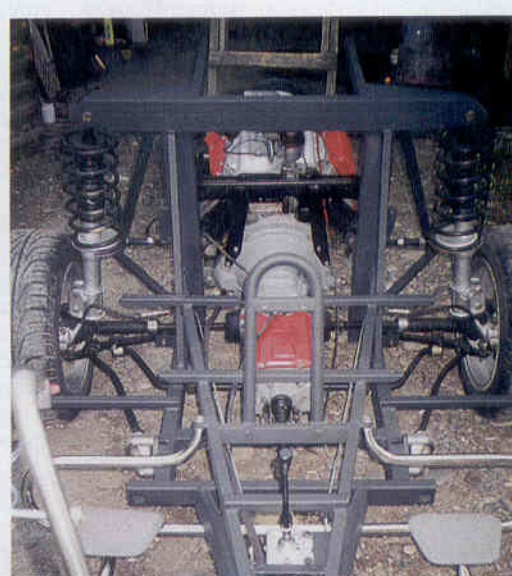
«Рогатый» руль с перемычкой, соединенной с траверсой тягами, стал жестче.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Сухая масса, кг	370
Длина, мм	3365
Ширина, мм	1740
База, мм	2200
Высота по рулю, мм	1200
Дорожный просвет, мм	170
Скорость, км/ч	120
Емкость бензобака, л	20
Средний расход топлива, л/100 км	7–7,5
Двигатель	МеМЗ-968
Рабочий объем, см³	1198
Размерность, мм	76/66
Мощность, л. с.	40
Трансмиссия	КПП, механизм сцепления и главная передача–ЗАЗ-968
ШРУСы	ВАЗ-2108
Рама	пространственная, из труб прямоугольного сечения
Передняя подвеска	короткорычажная передняя вилка К-750
Задняя подвеска	независимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости, стойки, пружины и детали передней подвески от ВАЗ-2108
Передний тормоз	барабанный «Иж-ПС»
Задние тормоза	гидравлические дисковые
Главный цилиндр	от «Москвича-412»
Суппорты и тормозные диски	от ВАЗ-2108
Передняя шина	3,5-19"
Задняя шина	205/55-15"
Генератор, Вт	350
Мощность ламп в фарах, Вт:	
основная	60
дополнительные	2х55



Устройство задней части рамы, задней подвески и трансмиссии.



Владимир ЧАЙКОВСКИЙ, специалист по мотоэкипировке

ВАМ ЭТО К ЛИЦУ. И К ТЕЛУ

Облачение мотоциклиста должно быть, да, удобным, да, красивым. Но и «правильным». Каждый ли осмелится заявить: я знаю, что такое «правильная» экипировка?

...И СЕКСУАЛЬНО!

Давайте научимся разбираться в тонкостях. Начнем с того, что ближе к телу – нижнего белья. Оно у мотоциклиста особенное.

Какова его задача? Использовать как допсредство для соблазнения представительниц противоположного пола? И это тоже! Но главная – сохранить благоприятный для вашего тела микроклимат. Наши организмы пекутся о самосохранении и непрерывно поддерживают вокруг себя постоянную температуру воздуха – как бы обволакивают тончайшей защитной термооболочкой. Без этой оболочки человек погибнет. В проруби температура воды около 0 градусов, в ней дольше 40 минут не выдержишь: вода оболочку «смоет». Сильный ветер (как раз наш случай) теплый слой сдует. При +10° и скорости встречного потока 40 км/ч организм будет мерзнуть, как при –1° без ветра... Так вот белье и помогает удержать у кожи тепловой слой.

Получившее широчайшее распространение хлопковое белье с этой задачей справляется прекрасно! Однако есть одно «но»...

Представьте, вам стало жарко. Температура воздушной прослойки и, как следствие, кожи повысилась. Организм реагирует – вы потеете. Испаряясь, пот охлаждает кожу, и вам снова комфортно... Но ваша естественная влага не «работает», если на вас белье из хлопка – ведь хлопок влагу впитывает.

Именно поэтому для функционального белья специально разработали ткани, способные пропускать сквозь себя испаряющиеся водяные пары – чтобы не нарушать процессы естественной терморегуляции организма. Разработчики пошли еще дальше: воспользовавшись практикой производителей медицинских перевязочных материалов, добавили в состав ткани серебро. Благодаря своим бактерицидным свойствам, оно препятствует возникновению неприятного запаха. Даже после длительной носки белья. А в гамме одежды, предложенной BMW, есть и белье с системой терморегуляции **ComforTemp:** в состав ткани внедрены парафиновые капсулы. Стало жарко – парафин, плавясь, аккумулирует тепло. И наоборот, если становится холодно, «отдает» его. Этот материал пришел из космических технологий (известно, что в космосе перепады температур огромные).

Подытожим. Белье необходимо, причем – хорошее: с ним вы будете чувствовать себя комфортно в любую погоду. При выборе избегайте изделий из хлопка. Обращайте внимание на швы: они обязаны быть мягкими на ощупь, иначе заработаете натертости. Ткань должна быть эластичной и плотно прилегать к телу. О внешнем



ComforTemp – материал, созданный по космическим технологиям.



Ни одна из современных синтетических тканей не противостоит трению так же надежно, как кожа.

оформлении советовать не берусь: дизайн – дело вкуса каждого.

И последнее. Не рекомендую покупать белье дешевле, чем по €30 за комплект. То, что дешевле, скорее всего, долго не прослужит.

Все сказанное относится к майкам, футболкам, носкам и т. п.

ЕСЛИ КОРОВЫ ПОГРЫЗЛИСЬ

Каждый знает: верхняя одежда мотоциклиста призвана обезопасить его от травм. Правильно! Однако это лишь малая часть ее назначения. Загибайте пальцы: экипировка должна аварии не допустить – создать водителю максимум комфорта, способствовать концентрации внимания на дорожной ситуации. А также сделать мотоциклиста как можно более заметным для других участников движения. Не забуду упомянуть: мы надеемся на то, что «верхнее платье» поможет выглядеть красиво.

Но вначале поговорим все-таки о свойствах материалов, из которых наши одежды шьются. Одно из самых ценимых свойств – стойкость к истиранию. Лучший в этом отношении материал – **кожа**. Ни одна из современных синтетических тканей не может противостоять трению так же надежно, как это делает она. Однако существует тонкость, которую нельзя не учитывать.

Лишь очень качественная кожа, выделанная по специальной технологии (и со стопроцентным соблюдением этой технологии!), может использоваться для изготовления мотоодежды. BMW Motorrad, например, использует шкуру коров особой породы, выведенной в альпийских предгорьях. Толщина кожи не может быть менее 1,2 мм. На ней не должно быть следов повреждений. Например, если скотинка чесала бока о колючую проволоку, ее шкуру производители мотоодежды забракуют.

Существует множество видов и типов выделки. Например, кожа, полученная из верхнего (наиболее прочного) слоя шкуры, называется Nappa («Наппа»). При правильной обработке она блестящая, с красивой структурой. Если верхний слой шкуры снять, остается нубук (часто его путают с замшей). Его же преимущество состоит в способности «дышать». Изготовители применяют мягкую и эластичную оленью кожу, а также кожу кенгуру – она втрое прочнее коровьей, но в то же время в три раза легче. Ее условный недостаток – высокая цена, поэтому она используется только для изготовления дорогих гоночных комбинезонов и перчаток.

Кожу для мотокостюмов дубят, окрашивают и подвергают гидрофобной обработке – каждое волокно как бы обволакивают молекулами углеводорода, и материал становится практически водонепроницаемым. По крайней мере, после получаса езды под проливным дождем в куртке из такого материала вы останетесь сухим. Вот почему: эта кожа впитывает лишь 18% воды от своего веса и очень быстро сохнет. Потому-то ее можно приводить в порядок даже в стиральной машине – она не сядет, не полиняет и прослужит не один год.

Одна из новейших разработок – костюм Black Leather. Внешне классический, он обладает потрясающим свойством: его черная кожа, благодаря специальной обработке, способна отражать солнечный свет в инфракрасном диапазоне так же хорошо, как, например, белая. Даже на солнцепеке в нем прохладно… Другая новинка – кожа с приклеенной мембраной GoreTex, из нее шьют кожаные джинсы Leatherguard. Они абсолютно непромокаемы, но при этом «дышат». Надо учесть, что технологией «сживления» кожи с мембраной GoreTex обладают только BMW Motorrad и итальянская компания Dainese.

Выбирая кожаный мотокостюм, определитесь, для чего он вам. Если для того, чтобы наматывать круги на гоночной трассе, цельный комбинезон – то, что нужно. Однако вряд ли вы произведете благоприятное впечатление, если появитесь в нем в ночном клубе или на дискотеке: подпрыгивать неудобно, да и жарковато. Для любителей данс-тусовок предложу обзавестись раздельным комбинезоном. Или подберите комплект – красивую куртку и джинсы (естественно, специальные мотоциклетные). Мототуристу важно, чтобы костюм не позволил под дождем превратиться в мокрую курицу, уберег от того, чтобы вас насквозь продуло. Но в то же время обладал эффектом вентиляции – дабы не взопреть в жару (сами понимаете, ощущение не из приятных).

Чтобы не «попасть» на некачественный товар, обратите внимание на толщину кожи: у мотоодежды она не должна быть тоньше 1,2 мм. Оцените и выделку: кожа «сухая» на вид, скорее всего, добротностью не отличается. У «правильных» курток, штанов, комбинезонов структура кожи должна быть однородной по всему изделию, на них не может быть следов царапин или укусов, полученных животным при жизни. На швах материал не должен морщиниться.

Если все в порядке, приступайте к примерке. Нет ничего хуже костюма не по размеру! Попробуйте пренебречь этим замечанием – и издевательские ухмылки знакомых и незнакомых (девчонок тоже) в вашу сторону обеспечены. Примеряйте на себя костюм не только стоя – обязательно присядьте на мотоцикл в

«рабочую» позу: костюм должен сидеть плотно, но равномерно. Если где-то тянет, сковывает движения – попробуйте другой комплект этой же модели. Или другой. А то и иного производителя. Не всегда причина неудобства в размере – большое значение имеет крой: на вас может отлично сидеть куртка определенного размера одной фирмы и абсолютно не подойдет того же размера, но от другого «портного». Кстати, из собственных наблюдений: для россиян характерно, что брюки сидят лучше, если они на один размер меньше куртки.

AirFlow – легкий костюм с хорошей вентиляцией.

ГОРТЕКС И ДРУГИЕ

Кожа – материал прекрасный, но далеко не всем по душе. Бывает... Не беда – существуют одежды из текстиля.

Материал для пошива мотоодежды придумали еще полвека назад, назвали его полиамидным волокном. В разных странах ему давали различные имена: в СССР нарекли капроном, в США – нейлоном. Химики, любители «простых» слов, отличились – предложили такое: полигексаметиленадипинамид.

Практически все ткани на основе полиамидных волокон, если отмечать их достоинства, очень прочны на разрыв и износостойки. К недостаткам же следует отнести низкую температуру плавления – около 210°. Я не ошибся – это невысокая точка плавления: при контакте с асфальтом такой материал, разогнавшийся вместе с «содержимым» на 50 км/ч и более, расплавится.



InoTex выглядит как обычная джинса, но в десятки раз ее прочнее.

Этого изъяна лишен арамид (aramid), более известный как кевлар (kevlar): его температура плавления 450°С, и он в пять раз прочнее стали. Однако материал очень дорог, к тому же не идеально гибкий и боится ультрафиолетовых лучей. Вот почему шить из него одежду – идея никудышная. А вот в комбинации с полиамидными волокнами «работает» прекрасно. Например, BMW использует ткань под названием **InoTex** (инотекс) – ни что иное, как сочетание кевлара, лайкры, полиамида и хлопка. Выглядит как обычная джинса, но в десятки раз прочнее ее. InoTex не протрется при падении на асфальте (более того, спасет от удара ножом средней силы).

Еще один материал называется **технолоден** (technoloden) – сочетание кевлара, полиамида и шерсти. На вид – качественная шерстяная ткань, но по прочности соответствует самым высоким стандартам, принятым в отношении мотоэкипировки. Еще одно достоинство: в куртке, сшитой из нее, вы не почувствуете себя неловко, если зайдете в банк или офис.

Тканей, из которых создается мотоциклетная одежда, очень много, названий – еще больше. Все запомнить невозможно, да и не нужно. Однако есть одна фирма-производитель, название которой стыдно не знать – Gore («Горэ»). Эта американская компания славится разработками в области поли-тетра-ля-ля-ля-тиленов, но для нас важно, что именно Gore разработала и выпускает замечательный матери-

ал под названием **Gore-Tex®** – ГорТекс (у нас принято упрощенное написание – гортекс). Еще его называют попросту – мембраной. Прелесть в том, что он абсолютно не пропускает влагу, но пропускает пары. Благодаря этому свойству его широко применяют в производстве одежды для активного отдыха и специальной экипировки. В куртке с мембраной вы не промокнете под дождем, но и не взмокнете в жару. Возьмите на заметку: под одежду, пошитую с мембраной, не вздумайте надевать хлопковое белье! Ведь оно станет впитывать влагу, не позволит ей улетучиваться – тем самым вы создадите себе влажную парилку.

Гортекс – ткань чрезвычайно тонкая, всего несколько микрон (на вид напоминает пленку, отделяющую яичный белок от скорлупы). Изготовление одежды с ним – дело невероятно хлопотное и дорогостоящее. Потому и цена этих одежд высока.

Расспросите у продавца о деталях. Дело в том, что изготавливают одежды с гортексом несколькими способами. Самая дорогая ткань – трехслойная (3-layer). К еще не раскроенному текстилю приклеивают мембрану и защитный слой, затем материал раскраивают, шьют одежду, все швы дополнительно проклеивают полосками гортекса – и влага не проходит дальше мембраны (слегка намокает лишь наружный слой ткани). Другой способ самый дешевый – пришивают мембрану по контуру изделия между верхним материалом и подкладкой. Он называется Z-liner. Его недостаток в том, что воде «позволено» скапливаться в полостях между внешним материалом и мембраной. Телу будет сухо, но одежда станет тяжелой, в ней будет холоднее. Еще один изъян – меньшая долговечность: гортекс постоянно трется между внешним слоем ткани и подкладкой и в конце концов протирается. Но, может быть, кто-то согласится терпеть неудобство, когда узнает, что одежда Z-liner почти вдвое дешевле такой же точно, но с мембраной, вклеенной способом 3-layer. Велик соблазн взять дешевле, но стоит ли ему поддаваться?

При выборе одежды из текстиля, как и в случае с кожей, прежде всего определите область ее применения. Если любите прохватить в теплый летний денек, и дальше ближнего пригорода вас не выманить, вряд ли стоит тратиться на куртку с мембраной. Намного приятнее разъезжать в легкой курточке с хорошей вентиляцией типа AirFlow. Она очень комфортна, в ней не жарко даже в самый горячий денек, а на случай дождя запаситесь легкой дождевой накидкой. Но если манят дальние дороги и дух первооткрывателя в вас еще не умер, не поскупитесь приобрести солидный туристический костюм именно с мембраной. Один из вариантов – Streetguard, он занимает верхнюю строчку в гамме текстильной одежды от BMW Motorrad: сделан из прочнейшего материала, с мембраной гортекс 3-layer, в нем отстегивающаяся теплая подкладка, водонепроницаемые карманы. И это далеко не все его достоинства.

Не пренебрегайте мелочами. Те же водонепроницаемые карманы не дадут намокнуть документам и мобильнику, прорезиненные пуговицы на куртке спасут от царапин бак мотоцикла – вы ведь постоянно третесь о него. Соединительная молния между курткой и брюками спасет спину от травм при падении (куртка не сможет задраться) и не даст замерзнуть пояснице. Дополнительные вентиляционные молнии помогут не взмокнуть в жаркий день. Светоотражающие полосы сделают вас заметным ночью или в тумане… Шлемы, перчатки и обувь заслуживают отдельного разговора.

Напоследок добавлю: хорошая мотоэкипировка, как и любое профессиональное оборудование, стоит очень недешево. Но не экономьте на собственном здоровье. И потом, удовольствие от езды на мотоцикле возрастет в разы, если облачитесь в «правильные» одежды.



В куртке из технолодена можно идти на деловую встречу.



ПЕРЕД ВЫЕЗДОМ

Дмитрий РУДАКОВ,
технический специалист

МОТОЦИКЛ К СЕЗОНУ НУЖНО ПОДГОТОВИТЬ

Выкатывая мотоцикл из гаража после зимнего отстоя, поборите в себе желание тут же отправиться на нем в поездку – технику надо еще подготовить. Комплекс работ не отнимет много времени и средств, а часть препаратов у вас наверняка осталась с осени, от «программы консервации». Предположим также, что консервацию на зиму вы провели правильно, тогда серьезные работы с топливной системой и цилиндро-поршневой группой проводить не потребуется. Максимум – понадобится удалить со свечей остатки консерванта.

Такие очевидные процедуры, как мойку аппарата, накачивание колес и зарядку аккумулятора, мы рассматривать не будем.

Первое и главное, что нужно сделать перед началом ездового сезона, – заменить старое масло. Поработавшее в двигателе, а потом отстоявшее зиму в моторе, к последующей эксплуатации оно не пригодно. Почему? Все просто: в двигателе масло портится. Связано это с тем, что металлические детали мотора «работают» в контакте с ним как катализаторы старения и вызывают ускоренное окисление масляных компонентов. Кстати, обратите внимание: то же происходит и с маслом, расфасованными в жестяные канистры. Их сроки хранения короче, чем у аналогов в пластиковой таре.

Перед заменой масла мотор промойте. На прилавках автомагазинов можно встретить довольно много препаратов, для этого предназначенных. Теоретически, выбрать есть из чего. Однако вспомним конструкцию двигателя. Если сцепление «мокрое», а генератор находится в общей масляной ванне, то автомобильные промывки типа распространенных «пятиминуток» в нашем случае совершенно непригодны. Не подходят и обычные автомобильные промывочные масла, но уже по другим причинам. Во-первых, из-за их чрезмерно низкой вязкости возникающая масляная пленка настолько тонка, что не способна защитить мотор от возможных задиров. Ну, а во-вторых, сколько такое масло не сливай – все равно немного да останется. Отсюда проблема: заливаешь качественное (и, возможно, дорогое) масло в «чистый» двигатель – оно смешивается с остатками «промывки», и получается смесь с конечной вязкостью много ниже исходной вязкости свежего масла. Такой коктейль вряд ли навредит двигателю, но у него заведомо короче срок службы.

Гораздо логичнее использовать специальные мотоциклетные промывки, например такую, как Liqui Moly Motor Reiniger Engine Flush (илл. 1). С нею и ресурс работы не снижается (так как все разжижающие добавки «улетают в трубу» уже через 15 минут работы двигателя), и сцепление, и генератор останутся целыми и невредимыми.

Важный вопрос: что залить в промытый двигатель? Существует множество различных мотоциклетных масел. Самые распространенные из них – вязкостью по SAE 10W-40 (илл. 2). Такие «полусинтетики» – «бюджетный» вариант для большинства неискушенных байкеров: и недорого, и мотоцикл работает нормально.

Варианты покруче – «синтетики» вязкостью по SAE 10W-50 (илл. 3) и SAE 10W-60. Это уже элитные масла, они обеспечивают отменную защиту двигателя, обладают отличной термоокислительной стабильностью. Заливая их, можно не беспокоиться о том, что перегретый в автомобильной пробке мотор «зазвенит» или заклинят гидрокомпенсаторы.

Основа моторных масел у разных фирм-производителей разная: «синтетики» бывают на основе ПАО (полиальфаолефины) или эстеры. Разница между ними – в нагарообразовании: эстеровые масла дают чуть больше отложений и нагаров. Это совершенно не критично, если вы меняете масло немного чаще, чем предписано. Но если вы считаете деньги и предпочитаете ездить, а не торчать на сервисе, заливайте ПАО-масла. И не забудьте, что замена масляного фильтра порой важнее замены самого масла.

Готовясь к сезону, следует уделить внимание и тормозам. Обязательно удалите с дисков консервационную смазку и обезжирьте колодки. Для этого как нельзя лучше подходит быстрый очиститель Schnell Reiniger (илл. 4). Проследите за наличием специальной смазки на направляющих тормозного суппорта. Если смазки недостаточно или в ней много грязи, то лучше ее заменить новой. Удобно пользоваться для этого медной или керамической пастами, выпускаемыми в виде мази и аэрозоля (илл. 5, 6).

Срок службы тормозной жидкости и жидкости в гидроприводе сцепления – всего год, а проверить их качество (температуру кипения) возьмутся не на всяком техсервисе. Поэтому даже не сомневайтесь – нужна только замена. А чтобы продлить срок до замены пыльников цилиндров суппорта, обработайте их силиконовым спреем – он спасет от старения резину (илл. 7).

Очень желательно поменять и амортизаторную жидкость – вилочные масла служат также примерно год, а ведь и от них зависит безопасность езды. Подбор вилочных масел производят по каталогу или по «мануалу» на мотоцикл. Если вилка изрядно «походила» и амортизаторные клапаны «устали», то можно применить более вязкую жидкость. Вилочные масла Liqui Moly–«синтетики» можно смешивать для получения промежуточных вязкостей. Такие масла обеспечивают стабильные характеристики амортизации при любых температурах и режимах движения (илл. 8, 9). «Играя» вязкостью вилочного масла, можно в определенных пределах менять характеристики подвески. Но это уже тюнинг, а он требует отдельного разговора.



1



2



3



4



5



6



7



8



9

ЕСЛИ ТАК УЖ НЕВТЕРПЕЖ

Лев ГАРЯЕВ, Москва

КАВЕРЗЫ НА СТАРТЕ

Вы не в силах дождаться устойчивого плюса в воздухе? Манит вырваться из отстоя? Ну хотя бы соблюдайте элементарные правила безопасности. Выезжая из гаража по снежку, выбирайте путь, на котором снег более плотный и нет голого льда. Старайтесь избегать наклонных участков пути, резко не тормозите: снесет оба колеса – оглянуться не успеете. Усвойте, что из-за большой разницы дневной и ночной температур на асфальте может образовываться наледь. Подстерегает она и в тени домов – даже если остальная часть дорожного полотна прогрета солнышком.

До первого хорошего дождя на асфальте остается слой химического антигололедного «сала» – оно сводит на нет сцепные свойства покрышек с асфальтом. Не поддавайтесь искушению сразу узнать скоростные возможности мотоцикла – погонять успеете в сезоне. А пока не стоит искушать судьбу – мало приятного провести лето на больничной койке.

За зиму многие навыки вождения могли притупиться, особенно если этот сезон для вас один из первых. Не поленитесь перед тем, как нырять в городскую толчею, покататься часок по асфальтированной площадке или пустырю, чтобы вспомнить забытое и пообвыкнуться на «рабочем месте».

Не уповайте на то, что, завидев вас издалека, все расступятся. За зиму и водители авто отвыкли от присутствия на дороге мотоциклистов. Яркая экипировка и чистое стекло включенной фары, хоть и не панацея, но неплохой способ напомнить сонному автолюбителю о своем присутствии. Небезопасны по весне на дороге «подснежники» – автомобилисты, ездящие только летом и в основном на дачу. Ход их мыслей и поведение на дороге абсолютно непредсказуемы. Если «засекли» «джигита» (на машине затонированы стекла, синие лампочки, наклеены где ни попадя языки пламени, надписи Street racing), не считайте долгом вызвать его на дорожную дуэль – пусть катится. Вы и ваш мотоцикл целее будете.





тел. (095)745-05-60, 745-05-61
Москва, Новорязанское шоссе, 6, комплекс "Автогарант", офис 26.



И В ПИКЕ, И В БРЕЮЩИЙ ПОЛЕТ

ДЛЯ ТЮНИНГА ТЕХНИКИ – ОТ КОМПАНИИ «УСКОРИТЕЛЬ»

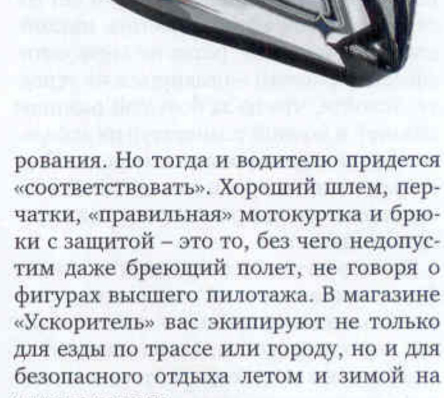
Еще не все владельцы мотоциклов, гидроциклов и ATV успели подготовить свои аппараты к поездкам. Что ж, асфальт, грунт и вода пока не настолько согрелись, чтобы спешить отправиться в путь – еще есть время довести технику до лучших кондиций. В этом вам готова помочь компания «Ускоритель». Она представляет в России сразу несколько производителей, поставляет киты для мототехники и экипировку по каталогам Parts Unlimited, Tucker Rocky, Lockhart Phillips, Two Brothers, White Brothers, Yamaha Riva. Мы расскажем только о малой части наборов и деталей.

На мотоциклы «Ускоритель» рекомендует прямоточные системы впуска и выпуска. С фильтрами K&N двигатель «вдохнет» легко и глубоко. Помогут байку и системы выпуска Akrapovic и Yoshimura (а каким будет звук!). Электронный блок Power Commander заметно оживит мотор. Любителям поноситься на кроссовом мотоцикле предложит неубиваемую подвеску, пластик, а также резину, которой позавидует и водитель лесовоза. Если у вас Harley или Gold Wing, рекомендует установить прямоточные трубы (все должны заранее знать о приближении настоящего байкера). Последний стильный штрих – кофры и седло из кожи хорошей выделки.

Все сказанное про «вдох» и «выдох» относится и к гидроциклам – «прямоток» и Power Commander свое дело знают. Стоит установить и помпу, чтобы, изумляя греющуюся на солнышке публику, без вреда для двигателя нырять на гидроцикле.

Прежде чем тюнинговать ATV, определитесь с его назначением. Если судьба четырехколесника «летать» по пашне со скоростью, которую конструкторы не планировали, – понадобится основательная защита и надежная подвеска. А коли ему предстоит «нести службу» на охоте или в длительной поездке по труднопроходимым местам, – позаботьтесь об установке навесного оборудования Quadboss: это удобные подножки, кофры и много других полезных вещей.

Все вышесказанное сделает из вашей техники истребитель-перехватчик гаражного базирования. Но тогда и водителю придется «соответствовать». Хороший шлем, перчатки, «правильная» мотокуртка и брюки с защитой – это то, без чего недопустим даже бреющий полет, не говоря о фигурах высшего пилотажа. В магазине «Ускоритель» вас экипируют не только для езды по трассе или городу, но и для безопасного отдыха летом и зимой на суше и на воде.



Ваш «питомец» здорово подустал за прошлый сезон? По каталогам можно выбрать все, что нужно для восстановления его спортивной формы, а также проведения сезонного обслуживания. Любые оригинальные и неоригинальные запчасти, детали пластика, оптика, электрика, органы управления, резина… Назовите модель мотоцикла и номер рамы – и необходимую деталь принесут немедленно или доставят через несколько дней. ⏮

ПОПРАВКА.

В «Мото» №3 на стр. 82 в заметке «Покупка через Инет» неверно указан адрес сайта фирмы **ALFA-LKG.** Следует читать: **http://www.avtolakopt.ru.** Приносим свои извинения.



7 ПРИЧИН ПОЧЕМУ НУЖНО ПОКУПАТЬ ТОЛЬКО POLARIS

1. Sportsman 700 - самый мощный в мире квадроцикл
2. Sportsman 500 - самый продаваемый в мире квадроцикл
3. Только у Polaris полный привод по требованию
4. Эксклюзивная возможность Polaris - включение полного привода на ходу
5. Независимая задняя подвеска Polaris (создатель этой технологии)
6. Прочность и долговечность
7. Polaris - первая компания в мире, создавшая квадроцикл с вариаторной трансмиссией

ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ

ИНФОРМАЦИЯ О ДИЛЕРАХ

Тел. (812) 449-1430, факс (812) 449-14-34

WWW.BRANDTPOLARIS.RU





МОТО ИЗ ЯПОНИИ



Дмитрий ЮДИН, фото Yamaha

OFF-ROAD, ТЕХНИКА ЕЗДЫ

В РЕЖИМЕ «ПОСТОЯННО ВКЛЮЧЕНО»

Итак, городские джунгли вызывают стойкое отвращение, выхлопные газы душат. Хочется глотнуть свежего воздуха? Обзаведитесь внедорожным мотоциклом (неважно, эндуро или кроссовым) и отправляйтесь в поля и леса, или, как выражаются прожженные гряземесители, в пампасы. Хочу заметить, внедорожная езда сильно отличается от, соответственно, дорожной. Обсудим и то, что сопутствует офф-роуду. Предлагаю шесть основных положений внедорожной езды, освоив которые можно стать настоящим оффроудером (я не имею в виду спорт).

ПОСАДКА

Минимум половину времени приходится стоять на подножках. Если делать это неправильно (а именно: ноги согнуты, корпус наклонен вперед, голова откинута назад), усталость не позволит погонять и полчаса.

Встаньте, вытянувшись в струну. Такая стойка позволит смотреть вперед, не задирая голову. Спина будет выпрямлена – долго не устанет.

В сидячем положении расположитесь на самой нижней – «проваленной» части сиденья. При остановке сможете достать ногами до земли. Чуть-чуть вытянув руки, слегка откиньтесь назад – это поможет гасить удары от руля. Сохраняя надежную хватку руля, положите по два пальца каждой кисти на рычаги сцепления и тормоза.

ТОРМОЖЕНИЕ

В большинстве мотоциклисты почему-то убеждены, что на бездорожье надо пользоваться только задним тормозом. Неправильно! Распределение нагрузки на передний/задний тормоза на мокрой земле должно быть 80/20%. К тому же на бугристых трассах заднее колесо очень легко заблокировать.

«По-сухому» задний тормоз можно использовать гораздо энергичнее.

При торможении с высокой скорости на «зацепистых» поверхностях смещайтесь назад, одновременно привставая на подножках (оттягивайтесь). Если этого не делать, перераспределение веса в сторону переднего колеса вызовет отрыв заднего от земли со всеми вытекающими безрадостными последствиями.

Освоив технику торможения на прямой, перейдите к следующему упражнению. На входе в поворот распределите усилия на тормозах в соотношении 40/60 % (передний/задний) – и вы почувствуете, как заднее колесо пойдет наружу, помогая войти в вираж. Прием применим прежде всего в быстрых поворотах.

Если скользко, нужно переносить вес вперед, подняв локти вверх и сместившись ближе к баку: на переднее колесо падет большая нагрузка, его сцепление с поверхностью станет лучше, отсюда эффективность торможения передним тормозом возрастет.

ПРОХОЖДЕНИЕ «ПЛОСКИХ» ПОВОРОТОВ

Техника прохождения поворотов «на плоскости» предполагает наклон мотоцикла примерно на угол 45° при вертикальном положении тела.

Сидеть следует на внешнем ребре седла – так тело будет держать вертикаль, если байк наклонен. «Внутренняя» нога должна быть близко к земле, насколько это возможно: в случае, если в снос пойдут оба колеса, можно будет потянуть мотоцикл вверх, опираясь на «внутреннюю» ногу. Если нога стоит на подножке, – «ляжете», без вариантов.

ЕЗДА ПО КОЛЕЯМ

Встаньте на подножки, прижмите ступни к картеру двигателя (чтобы не цеплялись за стенки колеи). Сдвиньте колени назад от бака, так, чтобы ими можно было помогать управлению байком. Если надо подкорректировать направление, смещайтесь в сторону, подтягивая туда же мотоцикл. Управляйте расслабленно, не сжимая руль. И не смотрите на переднее крыло – глядите вперед, «с опережением».

КОЗЛЕНИЕ

Техника подъема переднего колеса применима при преодолении всевозможных препятствий на пути, например, бревен. Держите ногу наготове на рычаге заднего тормоза, а пальцы – на рычаге сцепления. Это поможет избежать переворота на спину. Использование тормоза прекращает козление резко, а сцепления – мягко. Сам процесс козления на внедорожных мотоциклах намного более доступен, чем на аппаратах другого назначения.

ДУМАТЬ!

Думать вообще не вредно, а во время офф-роуда – тем более. Если дорога вся зарегулирована правилами, то на бездорожье почти всегда путь приходится выбирать исключительно самому. Поэтому 30-секундная остановка перед препятствием может сэкономить 15 минут (минимум) тяжелого труда, затраченного на вызволение себя из ловушки. Держите голову в режиме «постоянно включено».

КАК ЭКИПИРОВАТЬСЯ

Излишне объяснять, насколько важно правильно экипироваться – и так понятно, что гонять по оврагам в джинсах, кроссовках и спортивной куртке не стоит. Для начала следует позаботиться о сохранении в целости головы. Шлемы для офф-роуда сильно отличаются от «шоссейных» и уличных, ведь «внедорожные» головные уборы испытывают гораздо большие нагрузки: вам по черепку норовят угодить ветки деревьев, камни, сам проселок, наконец. Плюс «нагружает» режим круглогодичной эксплуатации. Большинство используют шлемы с подбородной дугой – они защищают лучше других. При выборе следует учитывать следующее: покупайте лучший внедорожный шлем, который можете себе позволить по финансовым соображениям; конструкция застежки не должна быть простенькой – она имеет важнейшее значение; не озадачивайтесь раскраской или графикой на шлеме – вся эта красота быстро поцарапается; очень важен вес шлема – после дня езды шея почувствует каждый лишний грамм нагрузки, поэтому покупайте наилегчайший, но комфортабельный (это дорого); у большинства современных внедорожных шлемов внутренности съемные, что очень удобно, потому что после почти каждого напряженного рейда «чулку» понадобится устраивать большую стирку (нахлобучивать грязный шлем на голову не очень приятно и совсем не полезно).

Не менее важная часть экипировки – очки: без них не стоит и выезжать. Никогда! Выбор сейчас огромный – от простейших до сложных, с перемоткой прозрачной пленки или сменными визирами.

Одежду для внедорожной езды можно условно разделить на две группы – эндуровая (защита, как правило, встроена в штаны и куртки) и мотокроссовая – в ней все отдельно. Мотокроссовая защита сродни доспехам хоккеиста (кстати, раньше наши кроссмены использовали именно хоккейную экипировку) и включает в себя налокотники, наколенники, панцирь. Какой вариант использовать – вопрос предпочтений и стиля езды. Чем жестче стиль, – тем «мотокроссовей» должна быть экипировка.

«Правильные» боты по уровню защиты схожи с горнолыжными ботинками. Представьте себе нагрузку на ноги при приземлении после прыжка с трамплина. Выбирайте хорошие, соответственно, дорогие.

Не поверите, но архиважно надеть и «правильные» носки. Если они из Gore-Tex, то способны необычайно облегчить жизнь «гряземесителя» – настолько, что после преодоления брода их не понадобится переодевать: в них будет по-прежнему сухо и комфортно.

Про перчатки достаточно сказать только одно – они обязательны.

Что возить с собой? Если гонять вокруг дачи, то ничего. Если планируете удаляться от цивилизации, то могу посоветовать следующий набор: небольшой комплект инструмента (свечку поменять, цепь подтянуть или сломанные рычаги переставить) и запчастей, камеру для переднего колеса (в крайнем случае, ее можно ненадолго «внедрить» и на заднее), насос или баллончик с газом, монтажные лопатки, сухой паек (никогда не знаешь, что случится), что-нибудь для очистки очков, небольшой запас бензина (с маслом, в случае, если вы на мотоцикле 2T).

Допускаю, что многие из вас умеют в городе проходить на спортбайке повороты «с коленочкой», некоторые способны и козлить по главному в городе проспекту на пятой передаче. Однако «смена ориентации» может повергнуть все сложившиеся стереотипы. ⏮





Иван КСЕНОФОНТОВ,
фото автора и Аркадия ПОПОВА

ЯКУТСКИЕ ПЛЯСКИ

«Предложение неожиданных путешествий есть урок танцев, преподанный Господом Богом», – учит нас Боконон.

Курт Воннегут, «Колыбель для кошки»

КАК НА ЛУНУ

Уж не знаю, что было резко неожиданным – предложение к путешествию или то, что я на него согласился. Звали в пик северной зимы прокатиться на снегоходах (так и сказали в телефонную трубку – «прокатиться») по солнечной Якутии. Это что, на палочке верхом вокруг клумбы во дворе? Ведь холодно, смертельно холодно! Вот уже который месяц я не мог отойти после въезда в составе команды



«Мото» на Эльбрус. Так то был Эльбрус! А это – кто знает, что такое озеро Токо? А названия Нерюнгри, Становой хребет и Охотское море для москвича столь же притягательны, как названия кратеров на Луне… И еще я не переношу авиаперелеты. Не боюсь, а именно не переношу… Но вспомнил цитату из Воннегута (смотри в эпиграфе) – и согласился. А поскольку Якутия все же не Луна и способ добраться на Север содержит альтернативу, то решил: не полечу – поеду поездом. Чух-чух-чух… По дороге будет время поразмыслить, не дурак ли я, что купился на притягательность цитаты.

Пятеро суток по ж. д. скрасили знакомство с БАМом и размышления об экстримах и экстремалах. Додумался до того, что вывел: экстрим – понятие относительное. Мы едем в дикий холод и безлюдье – для нас это экстрим. А для таежного охотника или эвенка, спящих каждую стылую ночь в избенке или юрте на земле, – естественная форма обитания. И потому их экстремалами называть нельзя?.. Чушь какая-то выходит. Нет, одну мысль долго думать нельзя.

НЮРКА

Нерюнгри, а в просторечии Нюрка, – современный город в Южной Якутии. Здесь познакомился с командой. Нас четверо. Организатор пробега – глава компьютерной фирмы «КиО» Юрий Баланев, он заядлый рыбак, охотник и авантюрист, в хорошем смысле слова. Его сын – Виктор. Аркадий Попов – испытатель снегоходов из Рыбинска. Ну и я. От места старта до конечной точки маршрута – поселка Чумикан на берегу Охотского моря предстоит проехать около 1000 км и столько же в обратную сторону (если сможем вернуться). Бензин в бочках по маршруту уже заброшен вертолетом, с собой на трех санях везем более полтонны горючки, 80 литров масла, запчасти, инструмент, ружья, провизию.

Познакомился и с нашими «конями» (впрочем, учитывая географию региона, точнее будет сказать «оленями»): это снегоходы «Тайга» (девиз Баланева – продвигать русское). Белый снегоход с опытной 600-мм гусеницей нарекли «шестисоткой». Остальные, с обычными 500-мм гусеницами, по их цвету: Синим, Зеленым, Белым.

ДУРНАЯ ПРИМЕТА

В день отъезда, 28 декабря, будто в честь старта потеплело до –23 (о том, что такое «холодно», узнаете позже). Торжественные проводы прошли в присутствии местной прессы, ТВ и читателей «Мото»



в количестве одной персоны. Через 50 метров после старта случился конфуз: головной снегоход отказался слушаться руля и всем назло уткнулся в чей-то гараж. Последствия – лопнула поворотная сошка лыжи. Сварка и подгонка заняли 3,5 часа. Когда закончили, начало смеркаться. На северах день, знаете ли, куцеват…

За первые 25 км до станции Беркакит умудрились застрять еще раз – Синий, самый свежий из снегоходов, без видимых причин заглох и не желал заводиться. Потом так же неожиданно заработал. Не могу сказать, что подобное начало экспедиции вселяло уверенность в ее успешном завершении.

Похолодало, совсем стемнело, в голову лезли подлые мыслишки: куда едем, зачем?.. Ничего себе «урок танцев»!

С обочин автодорог съехали на зимник. Он представляет собой неглубокие следы «Уралов» (не мотоциклов, а грузовых вездеходов). И сразу же поперек пути

– речка Горбыллах. Она встретила наледью – полузамерзшей кашей, образованной водой, натекшей поверх льда. Если в ней остановиться, влага на поверхностях ходовой части и лыжах моментально схватится в лед – снегоход не стронуть с места. Но мы с перепугу пролетели.

СУПЕРМЕНЫ

Ехали словно в туннеле: свет фар вырывал лишь редкие деревья. Остановились на развилке: ну, а теперича куды?.. Донесся собачий лай, впереди замелькал свет фонаря-«жучка». Подошел мужичок с окладистой бородой: рядом, говорит, зимовье, где он и другой охотник отдыхают – пошли, мол, со мною. В 80 километрах отсюда у них сломался «танк*» (так местные называют гусеничный БТР – бронетранспортер), они его бросили и пошли пешком домой, чтобы по-человечески встретить Новый год. (Столько идут – и живы?! А вы говорите: «Экстрим!..») Оставили в «танке» вещи, даже ружья, прихватили лишь сухие валенки, котелок, немного чая и хлеба, топор и пилу – они нужны для подготовки таежного костра-нодьи, чтобы перекантовываться ночью. Еще несли в руках щенка, а большая собака (конечно, лайка) передвигалась своим ходом.

Я спросил: не опасно ли без ружей? «Леший» успокоил: медведь спит, а волк (их, действительно, бродит немало) занят делом – «пасет» оленей эвенков... Охотники умудрились-таки дотопать до зимовья, в которое и нас звали, но этой полночью собирались тронуться дальше, чтобы одним махом одолеть оставшиеся 30 км до дороги – кто-нибудь да подвезет...

Явно я угодил в ирреальный мир. Из какой такой особой плоти-крови вылеплены эти мужичонки? Здесь нормально – топать пешком сто верст с гаком по смерзшейся тайге ночью, средь волков, без ружей...

Зимовье: изба с одним крохотным оконцем, затянутым двойным слоем полиэтилена. Икона в деревянной раме, стоящие часы, полувыцветший фотокалендарь с элементами секса (в понимании 1989 года), три фотокарточки чьих-то деток, плакат с одной из героинь «Санта-Барбары», карта окрестностей. Несколько аккумуляторов, две керосиновые лампы, валенки, шесть пар лыж. Я наткнулся на страницу из журнала «За рулем» конца 80-х с материалом об устройстве электрооборудования «Явы» и ЧЗ. Могу понять, что красавица-мулатка кому-то здесь греет душу, но кому и на кой черт в тайге сдался мотоцикл?!

* Здесь и далее см. «Таежный сленг» в конце материала.

Внимание, всем!
В целях безопасности (и погибло людей уже много, только у нас трое)
Самовольный выход с базы
без записи в журнале инструктажа
Категорически запрещен
Виновные будут наказаны строго по всем статьям /Администрация ГРП/

Страшилка...

ПО КОЧЕРЫГАМ

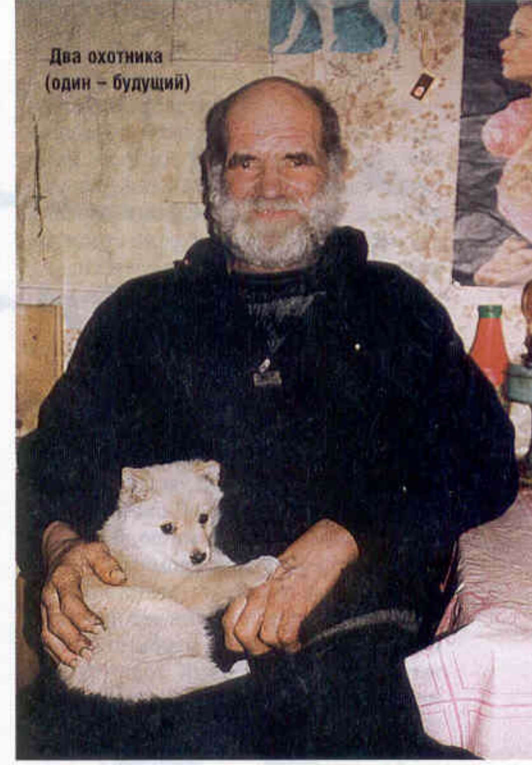
Для меня это стало своеобразной забавой – смотреть на термометр. Смотрел и убеждался, что все это мне не мерещится. Сегодня –35. Заправили снегоходы. Отметили: расход бензина превысил расчетные цифры. За пройденные всего-то 58 км сожгли больше 20 л. Осмотрели подвижной состав: на одних из саней оторвало амортизаторы лыж. Ремонт Аркадий провел по-нашенски: бензопилой обработал полено, привязал его к полозьям веревкой. И вся недолга.

Чуть отогрелись – поехали. Местность унылая: на горизонте невысокие горы с чахлыми лиственницами. Зимник то поднимался на невысокие перевалы, то, петляя, шел вниз. Снега немного, так что





В тайге лишнего не бывает (зимовье Кулькова)



Два охотника (один – будущий)

все припорошенные «кочерыги» пинали снегоходы (и нас) тычками. Если удавалось разогнаться до 30 км/ч – праздник. Бессчетное число раз сани-кибитка переворачивались. День впечатлениями не запомнился, кроме как изматывающей ездой да встречей с эвенками.

Вначале увидели много оленей. Первая реакция: почему не разбегаются?.. Показался рослый молодец в торпазах и с ружьем за спиной. Сидел он в легких деревянных санях позади первой пары оленей, за ним также попарно другие олени волокли другие сани, караван состоял из 5–6 пар рогатых. В арьергарде спал эвенк (как потом поняли, вдрабадан пьяный), он привязал себя к саням веревкой. Постояли, поговорили ни о чем, разъехались каждый по своим делам… Я пожалел, что не потрогал эвенков и оленей – в реальность происходящего все еще верилось с трудом. Наверное, началось обморожение мозгов.

Нельзя сказать, что езда на снегоходе, пусть и по кочерыгам, воспринималась как экстремальная, то бишь сопряженная с чувством страха. Бояться некогда – нужно вкалывать. Требовались реакция, напряг нервов и мышц, чтобы не перевернуть снегоход или сани, взлетать на берег (машина – в «свечку»). Приходилось ехать резво, но не настолько, чтобы разбить «железо». Мы спешили даже не потому, что торопил график движения – улепетывали от страха: боялись дикого мороза, того, что короток световой день и безлюдны места… Но страх-преследователь нагонял, когда случались поломки. А они буквально достали. Любая поломка, в обычных условиях малозначительная, здесь – кол в мозги: руки в толстых перчатках (а как без них!) неповоротливы, из задубевших пальцев упадет деталюшка – так обязательно куда-нибудь закатится, в темноте с фонариком ее поиски и извлечение затягивались на вечность, иногда приходилось демонтировать мешающие ремонту узлы…



Знаете, что поднимает дух? Наличие возможностей! В Москве я практически не бываю в ресторанах, но хорошо, что они есть в моем городе. Не думаю, что когда-нибудь придется обратиться в один из многочисленных мотосервисов, но недурно, что они есть… В обычной жизни живу в условиях неограниченных возможностей – вот что до меня дошло в Якутии. Там помощи ждать неоткуда и неоткого.

В одном повезло: нашли место для ночлега – подле того самого сломавшегося «танка». Мужики оказались обстоятельными: оставили палатку с печкой и вязанкой дров.

Вечером по электронному термометру, вмонтированному в один из снегоходов, наблюдали, как холодает. При –36 мы валяли дурака, фотографировали индикатор. Позже градусник показал –43. А ночью зашкалило за –50. Стало не до смеха… Все время подбрасывали в печурку дрова – тот еще сон… На рассвете ободрились: потеплело до –36 (обратите внимание, «потеплело» я не беру в кавычки. И делаю это осознанно).

Утром собрались довольно быстро, часа за три: заводили, прогревали моторы, складывали-связывали скарб… Ехали уже по комьям глины и высохшей траве – снега стало совсем мало. Скорость упала. Днем оторвало крепление лыжи прицепа. Ремонт затянулся: сверлили полосу аккумуляторной дрелью. Мороз и тогда вмешался: емкости аккумуляторов хватало секунд на тридцать. 5–10 минут уходило на их подзарядку от снегоходных аккумуляторов. С горем пополам к полудню полозья починили.

Давили до упора, пока не стали выпадать из седел. Но прошли 111 км! Вечером никакого зимовья не нашли – пришлось ставить палатку. Эту ночь потом вспоминали как кошмарный сон. Холодно…

ПРОКЛЯТИЕ DUCATI

Спали терпимо (или притерпелось?), но хочешь-не хочешь, приходилось по естественной нужде вылезать на мороз, а ведь снова зашкалило за –50… Позавтра-

кали чаем (кружки примерзали к губам) с чем-то там – и поскорее дальше: сегодня ночью Новый год. Хотелось его встретить под крышей.

Снегоходы снова заводились долго. Использовали эфир, не особенно жалеючи – его специально взяли с собою на такой случай. Гусеницы не хотели проворачиваться – первые метры машины толкали. Наконец поехали… Но не успели пройти и сотни метров, как на Синем (опять на нем) оборвало ремень вентилятора. Поменяли, но мотор успел остыть и теперь снова не желал заводиться. По очереди дергали ручной стартер, мы уже все согрелись, движок – нет: он был холоден к нашим стараниям и мату.

На этом снегоходе система зажигания – от Ducati. Искра у нее очень слабая, и трудно понять, есть ли она вообще. Прицепили гусеничный труп Синего к «шестисотке», решили тащить до первого зимовья. С огромным трудом тандем тронулся. Сколько придется тащить, выдержит ли техника?.. Об этом думать не хотелось… Через пару километров следы, по которым шли, спустили нас на ровную поверхность небольшой речушки, а она вскоре впала в реку побольше – Гонам.

По местным понятиям, это значимая река. В начале 20-го века здесь разгорелась золотая лихорадка, тысячи старателей искали счастья в форме самородков и песка. Ныне страсти поутихли, драгметалл ищут в более глухих местах, и берега Гонама посещают лишь охотники, редкие туристы во время сплава да ненормальные вроде нас.

По Гонаму ехалось быстро, даже слишком – стали мерзнуть. Вот представьте… Приложенная к снегоходам диаграмма «скорость-температура» показывает: при –29 и скорости 80 км/ч температура с учетом образующегося охлаждения (за счет скорости) составит –67 градусов. О том, какова она при –50, только догадывались. Вычислять не стали: вдруг кто-то среди нас окажется чересчур впечатлительным. Нам здесь не хватает инфаркта от стресса. Но наши лица получили первые отметины обморожения. «Вот и я теперь отмороженный».

Только так добывается вода зимой

Гонам петлял как заяц, улепетывающий от охотничьей собаки, мы нарезали версту за верстой. Через 40 км наткнулись на зимовье охотника Юдина. Сам он убыл на праздники домой к семейному очагу. Нам предстояло провести Новый год здесь в его таежной обители, удаленной от цивилизации на 250 км.

Хозяйство у Юдина основательное: изба, баня, рубленый гараж под «Буран» и рубленая же псиная конура на несколько собако-мест. Во дворе стоят «танк», самодельный пневматик на базе «Восхода» и снегоход с санями.

Вот как выглядит «Буран» охотника. Спереди обширная дуга из трубы, она оберегает переднюю часть лыжи. При погоне по лесу за зверем дуга гнет и ломает мелкие деревья, а уткнувшись в крупные, поворачивает (если хотите, отбрасывает) машину в сторону. Выше дуги хозяин смастерил основательный металлический ветровой щиток с небольшой плексигласовой вставкой-амбразурой на уровне лица. Из-под капота в пространство «салона» перед щитком выведен воздухопровод для подачи горячего воздуха. Сиденье закрыто оленьей шкурой. По левую руку – кронштейн под ружье – чтобы его легко было выхватить.

Самое поразительное: ремень вентилятора на «Буране» хозяина, хотя и имел затрапезный вид, ничуть не «дубел» – в отличие от тех, что на наших «Тайгах». Природу этого физико-химического парадокса нам выяснить не удалось. У местного колдуна, что ли, спросить?

Вошли в избу (в тайге двери на замок запирать не принято). Обширные полати на четверых, стол с кухонной утварью, стулья, газовая плита, рация. Аккумуляторы, предназначенные в том числе для освещения жилища, мы нашли заряженными, так что встретили Новый год по-барски – со светом. Было и шампанское – одну из двух бутылок удалось сберечь, другая на морозе лопнула.

Воспользовались благами цивилизации: по спутниковому телефону поздравили близких.

Первый день Нового года грех работать. Протопили баню, расслабились, понежились. Но, сделав над собой усилие, осмотрели сани и снегоходы.



Бьем свой путик



Это не стадо, а транспорт!

КОЛКА ДРОВ, ПИЛКА ВОДЫ

Колка дров при 50-градусном морозе – что-то особенное: полено звенит, и кажется, что колун еще не коснулся его «попа», как оно само разлетается на несколько частей. Заготовили дров, напилили воды: бензопилой кромсали лед на реке, затем его растопили. Другого источника воды нет. Так что праздность не была абсолютно расслабляющей. Но воду пилить проще, чем пилить еще сотни верст с дохлым снегоходом на буксире. Что все-таки случилось с Синим?

Мозговой штурм ситуации привел к выводу, что оборвавшийся ремень както воздействовал на генератор. И точно – в конструкции Ducati датчик выносной, и его сдвинуло обрывком ремня (к слову, у «Тайги» и «Бурана» датчик расположен внутри ротора). Подогнули основание датчика, полили его герметиком и, отрегулировав зазор, укрепили на штатном месте. Появилась слабая искра – как у какого-нибудь раздолбанного «Восхода» конца 60-х. Но – о чудо! – цилиндры проявили признаки жизни! Эфир и лихорадочное дерганье стартера вовсе оживили мотор. Ура, наш подвижной состав вновь полностью самоподвижен!

ЭКСТРЕМАНТЫ И АЛКОНАВТЫ

С утра условно потеплело – до –48. На радостях, что жизнь налаживается, рванули… не в ту строну. Намотали 25 км и вернулись к исходной точке. И тут на Зеленом лопнул очередной ремень вентилятора. Как он посмел, подлец! Ведь его установили только накануне! Осталось всего два запасных, четыре уже порвали. Было над чем призадуматься. И напрячься.

Вышли к местам, где снега побольше. Ход прибавили и вскоре выскочили на путик. Он привел к избе зажиточного охотника Валерия Кулькова… Надо сказать, здесь (как, впрочем, и в других медвежьих углах России) иные дома и усадьбы отдельных граждан все знают как некие географические точки. Их на местных картах так и отмечают, потому как это очаг жизни в окружении многосотгектарного безлюдья… Кульков мужик толковый, потому и зажиточный – у него аж четыре «Бурана», один из них живет прямо посреди избы. Валерий 30 лет колесит (точнее – гусенячит) на этих машинах и знает о них все: по уровню осведомленности он заткнул за пояс даже нашего Аркадия, испытателя завода-изготовителя.

Охотник был все еще навеселе – на дворе только-то второе января. «Приняли» и мы самогонного напитка. Но от ночевки, предложенной хозяином, отказались – очень уж хотелось поскорее попасть на базу геологов на Нурлаке. Там нас дожидался бензин.

Быстро пролетели по нескольким рекам, на одной опять поблудили и снова выскочили на зимник. Уж здесь сани покувыркались! После этих па в якутских плясках на двух из них лопнули кронштейны крепления лыж. Мы их подвязали проволокой. Финальный рывок по льду реки Нурлак прошел уже в темноте… И вот до уха долетел милый сердцу собачий лай, забрезжил жидкий огонек в чьем-то окошке…

База геологов на Нурлаке от города в 350 км, она состоит из избы и множества разномастных палаток. Летом здесь обитает до полусотни изыскателей. А зиму-

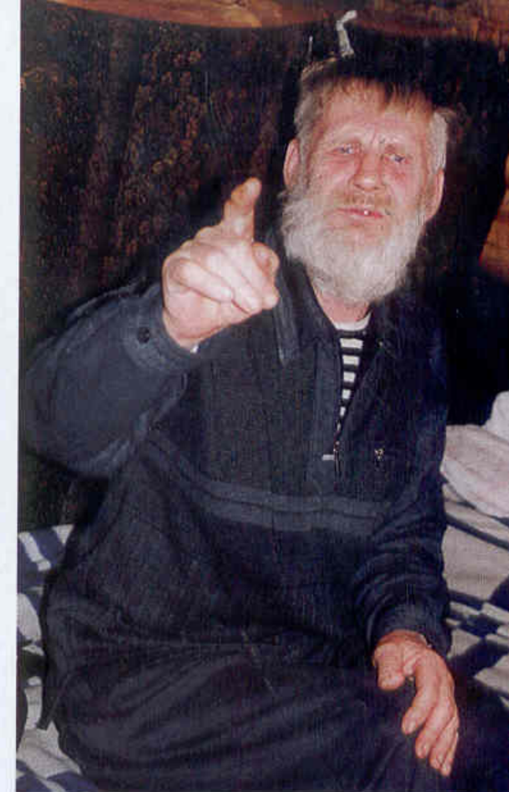


Хранилище продуктов (зимовье Юдина)



Оружие под рукой

Штурм обрыва:
въедет–не въедет?



Михалыч наставляет «экстремантов»

ют на базе два бородача. Тот, что постарше (ему лет 65), – Михалыч, второй, 45-летний, зовется Карелом. У обоих наблюдался тяжелый отходняк. Только жирный кот Макс не выказывал признаков похмелья.

Ниточкой, связывающей зимовщиков с внешним миром, служат ежедневные сеансы связи по рации. Из одного такого сеанса узнали, что нас уже ищут по всему эфиру: «Экстреманты не проезжали?»

На следующий день вновь задержка. Но не из-за мороза (–53), а по причине ремонта саней. Для починки использовали найденное на базе железо. Горючку из двух бочек разлили по бакам, канистрам и пластиковым бутылям.

Бородач Карел сварил компот из сухофруктов. Напиток показался нам вкуснее молодого вина! Наши желудки, воспитанные в городах, вспомнили генетически заложенные в них вкусовые ценности. Кайфовали еще и оттого, что знали: после ухода отсюда все наши разносолы ограничатся тушенкой, сгущенкой, сухофруктами из пыльных яблок, двумя видами круп (перловкой и гречкой), консервированным борщом, макаронами и сахарным песком. Да еще томатной пастой, которой угощают местные, – это основной ингредиент, помимо дрожжей и сахара, необходимый для возгонки веселящего напитка.

Еще никогда в жизни показания термометра не интересовали нас так живо, как в эти дни. Первый проснувшийся поутру будил других сообщением о градусах атмосферы. Пока собирали и прогревали технику, то один, то другой подбегал к термометру и доносил, на



каком делении верхушка ртутного столбика. Повышение температуры на пару градусов воспринимали с нарочитым оптимизмом: «Мужики, повернуло к теплу: уже –42!» или «Ну, сегодня прямо жара – на солнце –37»… Как же мы хотели не мерзнуть! Как устало наше естество!

Буду не прав, если умолчу о пикантной стороне путешествия. Теперь, когда я в Москве, многие (да почти все) спрашивают: как на дикой холодрыге справляли нужду? Кто-то слышал, что при –50 струя замерзает на лету и капли с треском разлетаются. Другие утверждают, что невозможно дольше чем на 30 секунд оголять седалищную часть тела, так что, моги-не моги, приходится вписываться в эти отпущенные судьбою мгновения… Все это чепуха! Тем не менее старались, насколько было возможно, пользоваться «удобствами». Например, таким. На базе геологов не приседали где попало. Здесь на отшибе воткнуты четыре кола, обтянутые по периметру брезентом. «Минус ветер» – это много!.. Какой-то шутник повесил наклейку: «В целях вашей безопасности в туалете ведется теленаблюдение».

СОБАЧИЙ РАЙ

От базы геологов следы «Уралов» ушли в сторону, и ориентиром нам стали старые следы «танка», на котором охотник Гоша убыл домой со своей базы на реке Гертанда праздновать Новый год.

После нескольких километров беспечной езды по Нурлаку вновь кочерыжистый зимник. Первой в строю пустили самую мощную – «шестисотку», другие – следом. Но «целина» брала свое: расход бензина пополз вверх и превысил 40 литров на 100 км.

Через полсотни верст вторглись в вотчину охотника Симонова и двух его сыновей. Младший, Сергей, остался на Новый год в своих угодьях – жаждал встречи с нами. Накануне мы с ним разговаривали по рации, он сбивчиво сообщал о каких-то непроходимых наледях на реке Гертанда…

На спуске с перевала нас ждала фантастическая картина: царство Снежной королевы! Вода залила все пространство узкого ущелья, деревья и кусты торчали изо льда, ветви и стволы покрыты ледяной коркой. В лучах закатного солнца все это играло, словно отраженные хрусталем лучи. Вздымающиеся пары воды усиливали сюрреалистичность видения!.. Но нас, благодарных ценителей природных красот, вновь пробил треклятый прагматизм: пошел крутой спуск. Не без опаски вниз мы, разумеется, скатились. Однако тут же прошибло: а каково будет подниматься? Но то ли потому, что перемерзли, от усталости ли физической, то ли надоело бояться – мысли о будущем отгоняли в туман сознания: все жизненные интересы сузились до сиюминутного.

Путики стали кружить, как витиеватые шрамы на льду после танца фигуристов, и в какой-то миг мы сообразили, что сбились. Куда податься? Прямо по курсу зверем разлеглась характерная для местного ландшафта лысая горушка. Впрочем, она смахивала и на сияющий вулкан (потом узнали, что это он и был)… Где нас собирался встретить Сергей – фиг его знает. Стояли, решали, в какую нам сторону, а между тем драгоценное времечко ущербного светового дня таяло, мороз крепчал, совсем стемнело… «Мамочка, возьми меня обратно!..» В отдалении увидели спасательный тусклый свет фары снегохода. Но он двигался явно мимо нас. «Эй, ты куда!..» Из-за грохота мотора водитель, как бы мы ни вопили, не слышал ора, а свет фар наших снегоходов тот парень мог не заметить – мы стояли в ложбинке. Шансов быть замеченными – да нисколько! Юра выхватил ракетницу, дал залп… Зря дрейфили – салют был совершенно излишним. Еще с час назад Сергей услышал шум наших моторов и поехал навстречу. Пронесло…

Сергей – самый молодой из всех встре-





Таежная амазонка

В этой чудесной избе на озере Токо мы превратились в заложников...

ченных охотников. Он разрушает стереотип представлений о таежном охотнике, как о человеке-неудачнике. Стереотип, в принципе, имеет право на существование. В подавляющем большинстве здешние мужичонки с ружьишками были вытеснены цивилизованным миром. Кто-то лишился работы, а иного занятия не пожелал. Другого бросила жена, и он, гордец, удалился подальше от сочувствующих речей и неискренних глаз. А кто просто слаб к «бухаре», и вблизи собутыльников просто спился бы до потери облика... Сергей другой – энергия бьет из него ключом, его прикалывают приключения. А всякого рода злоключения просто-таки охотятся за ним. В 50-градусный мороз вдали от жилья ушел под лед вместе со снегоходом – выкарабкался, даже не кашлял. Медведь разворотил его избушку, провалил крышу. У его «Бурана» клинило мотор, и он добирался домой пешком... А Сереге все нипочем. Глядя на термометр, он потирает руки от удовольствия: «Морозец-то давит! Наверное, скоро за 60 будет!» И довольный, со смаком крякает.

В его уютной избе мы вдруг расхорохорились и, не сговариваясь, решили, презрев покой, махануть еще 25 км до базы на Гертанде, чтобы оттуда за один заход покрыть оставшиеся 90 км до озера Токо. «Молодца!» – похвалил Сергей и взялся быть лоцманом в ночном броске.

Был бы день, строптивая река, скорее всего, вселила бы ужас, но ночью в узком пучке света фары виделся только зад затрапезного серегиного «Бурана» – он петлял по льду как храбрый заяц. Но, видать, переусердствовал. Вдруг остановился: сломалась пополам лыжа. Опять в ход пошли проволочки – этого добра мы предусмотрительно набрали много... И вот снова движение.

На берегу замерцали звериные глаза. Здрасте вам!.. Но то были не волки, а собаки охотника Андрея Меркурьева. Значит, приехали... Этот день показался самым долгим из всех с момента старта.

Охотник Меркурьев чуть постарше Сереги. Отработал на БАМе водителем «танка», позже выучился на повара. В этом ремесле он ас: такого обилия блюд из сохатины, кабарги и рыбы не встретишь и в столичном ресторане. Еще одно увлечение хозяина – привязанность к собакам. Их у него шесть взрослых душ плюс щенок, причем квартировались они в избе под лавками. У каждой свое место, кастрюля и сложный график перемещения по избе. Лайки в тайге столь же необходимы, как и ружье, если не больше.



Гуля с котярой

База на Гертанде состоит из нескольких домов, но зимой обитаем только один. Прижились тут охотники Гоша и Андрей. Гоша – старший, у него личный «танк». Андрей же богаче другим: ожидает, что со дня на день прибудет жена, она будет помогать дубить шкуры. Встретить в тайге женщину гораздо труднее, чем медведя.

Для охотника главный интерес представляет соболь, его здесь зовут «котом». Не только за сходство, но за хитрость, хищность и самонадеянность. На соболя ста-

Становой хребет и озеро Токо.



вят капканы (для объезда которых, собственно, и нужны снегоходы). Обычно за сезон удается добыть 30–50 штук. За невыделанную шкурку соболя дают до 1,5 тысяч.

Если соболя охотят ради денег, то оленя и сохатого – для пропитания. Кроме того, «фрагменты тел» этих животных служат в качестве средства платы пилоту «борта» за доставку мелкого груза («борт», если платить деньгами, стоит 28 000 руб. в час: лета сюда 1,5 часа). Крупные грузы возят по зимнику – так дешевле.

Рыбу – хариуса, линка, тайменя – ловят в только в таликах. В реке – бесполезно: можно пробурить 2,5 метра льда и упереться в дно. На скалах водится кабарга – декоративный олень, но про охоту на него лучше не писать – он занесен в Красную книгу.

…Еще один день угробили на ремонт – опять развалились сани (как бы у читателя не сложилось превратное впечатление о качестве наших ремонтных работ: каждый раз ломались либо другие сани, либо те же, но в ином месте). Обнаружилась поломка и на снегоходе – «полетел» шарнир рычага переключения передач.

По радио бодрый женский голос диктора объявил, что «в юго-восточной Якутии наконец (!) установилась солнечная погода». И тут же: «Температура – минус пятьдесят». Выходит, минус пятьдесят на солнце, звучит как анекдот для жителей средних широт.

«ЗАЙЦА» ВНЕСЛИ ВТИХУЮ

До вожделенного озера Токо, где, по уверению нашего заводилы Юры, нас ждет все, чтобы почувствовать себя белым человеком, осталось чуть меньше сотни. За день должны дойти. Хотя с прошлой зимы дальше той точки, в которой мы сейчас, никто не ездил. «Оптимист» Симонов заявил: «В горах много снега, так что и не мечтайте – точно не пройдете». Чувствовали, что лукавит: напрашивался в поводыри. Хотел испытать вместе с нами приключения, но у него не было бензина. Мы и рады бы поделиться, да нечем. И потом, его «Буран» дряхловат для подобного рода риска. Вместе с тем испытывали легкий мандраж: Эльгинский перевал опасен… Будем бороться с неприятностями по мере их возникновения.

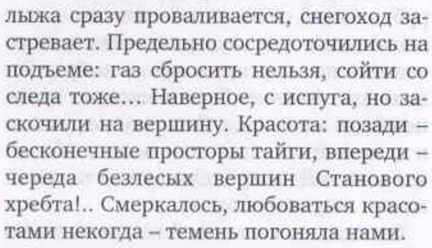
«Шестисотка»-лидер уверенно торила путь, если не упиралась в стланник. Это такое хитрое здешнее дерево с хвоей и шишками кедра. Зимой оно ложится на землю (а весной вновь поднимается), и его засыпает снегом. Ехать по стланнику невозможно – лыжи запутываются в ветках. Другая неприятность – «расчески»: это склонившиеся деревья. Мороки добавляли стада диких оленей – они предпочитают мигрировать именно по зимнику. Вернее, мешали нам не сами олени (их мы видели только один раз – вспугнули стадо голов из десяти), а их следы. Эти прожоры постоянно копытят снег, чтобы добраться до излюбленного яства – ягеля. Рыхлят наст до такой степени, что образуют воронки глубиной до полуметра…

И вновь зимник раздвоился. Пришлось доставать карты и GPS. Свернули вправо. Но верно ли? Следов-то никаких нет… Заметили несвежий след «Бурана», рядом – лыжня. Полегчало: не потеряемся.

Поселок геологов Эльга стоит за перевалом, от него до озера рукой подать. Но перевал надо еще «взять».

След от «Бурана» коварен тем, что, если чуть зазеваешься и с него сойдешь,


Огненная феерия в тайге (сам не знаю что – фотоаппарат на морозе хандрит)


Пока идет ремонт…


Улов

лыжа сразу проваливается, снегоход застревает. Предельно сосредоточились на подъеме: газ сбросить нельзя, сойти со следа тоже… Наверное, с испуга, но заскочили на вершину. Красота: позади – бесконечные просторы тайги, впереди – череда безлесых вершин Станового хребта!.. Смеркалось, любоваться красотами некогда – темень погоняла нами.

Показались крыши поселка Эльга. Из трубы крайней избы дымок – подъехали к ней.

Молодой охотник Чистяков жаловался на жизнь: бензина почти не осталось, снегоход рассыпается, выбраться отсюда не может. Когда в прошлый раз прилетал «борт», денег на билет не хватило. Знакомые летчики затолкали его в мешок и внесли в грузовой отсек. Но «зайца» обнаружили, и разгорелся скандал. Дело в том, что два года назад в этих краях разбился вертолет с пассажирами, авиакомпания едва не потеряла лицензию на перевозки. С тех пор ввели драконовские меры безопасности.

До Токо оставалось совсем чуть-чуть, но (Господи, за что все эти напасти!) сначала оборвался ремень на Зеленом (установили последний запасной), и уже на льду озера та же беда случилась с Белым. Его бы по ровному дотащить на буксире, но в Юре взыграла гордыня: не дам взять себя на буксир, желаю финишировать своим ходом, потихоньку дотащусь… И через полкилометра мотор заклинил.

ЗАЛОЖНИКИ ТОКО

Озеро Большое Токо (рядом есть еще и Малое) длиной 15 километров, глубиной – до 80 метров. База на озере возникла еще в советские времена, здесь отдыхали высокопоставленные «слуги народа» и почетные иностранцы. Влекут сюда не только величественные виды Станового хребта, но и офигенный клев «с первого заброса», охота и баня. В бане решались многие государственные дела. Сейчас на озеро прилетает кое-кто из московских банкиров. Токо как Кремль – место для избранных.

Озеро обладает вторым по объемам после Байкала запасом чистейшей пресной воды. О том, сколько в нем водится рыбы, говорит тот факт, что во время второй мировой войны самолеты садились на лед и тоннами ее вывозили на фронт.

Ночью протяжно завыл волк. Почувствовал, мерзавец, что приехало свежее мясо, не умеющее вести себя в тайге. Следы волка мы видели, их с другими не перепутаешь: бежит, ступая точно след в след, отпечатки лап расположены по одной прямой.

Освоились на базе – стали строить планы. До Охотского моря еще столько же, сколько уже прошли, а у нас не осталось ни единого запасного ремня, вместе с тем один заклинивший мотор и факт существенного пережога бензина… Но гоним смурные мысли, мажем обмороженные лица медвежьим жиром, вкушаем местные деликатесы: печень сохатого, малосольного тайменя и икру линка.

Прошел второй день, третий… Отъедание, отсыпание, отмывание в бане и, черт бы его побрал, бесконечный ремонт саней. Разобрали загубленный по дури двигатель. Хорошо, у хозяина гараж обогревается печкой, есть свет и ин-


Соболь без шубы никому не нужен

ТАЕЖНЫЙ СЛЕНГ

борт – вертолет;
«Буран» – любой снегоход в тайге;
гусеничить – ездить на гусеничном вездеходе, снегоходе;
камус – шкура нижней части ноги оленя;
копытить – (у оленей) рыть копытами снег;
кот – соболь;
парка – тулуп из оленьей шкуры;
путик – след снегохода;
согреться – выпить водки, спирта, самогона и т.д.;
сохатый – лось;
талик – ловушка (открытая вода) на реке;
танк – гусеничный БТР;
торпаза – специальные сапоги из камуса;
ураса – жилище эвенка;
устать – «согреться» сверх меры;
хвост – соболь;
хиус – холодный ветер;
хозяин – медведь;
эвенк – (по-эвенкийски) человек.

У подножья Станового хребта.

Этот ремень вентилятора везли как последний шанс на возвращение

струмент. Запасной поршень у нас был, а с цилиндром пришлось повозиться: на стальную гильзу наволокло толстый слой алюминия. Но самая страшная беда – ремни. Тут не то что ехать к Охотскому морю – возвращаться крайне рискованно: первая же поломка на полпути грозит пешей прогулкой. Предположим, дойдем до охотников. А дальше?..

По рации подслушали: на бедствующую метеостанцию, что по соседству, собираются выслать «борт». Значит, можно просить захватить и ремни? Только где их достать в Нюрке? Кто их будет искать?.. Чудеса еще случаются! Спутниковая связь и напористость Юриного партнера по бизнесу сделали невозможное: из Рыбинска в Нерюнгри ремни прислали самолетом. Но дальше – ступор: к нам «борт» не летел. Каждый день на вопрос о дате прилета рация отвечала неопределенно: «На днях». Мы превратились в пленников озера Токо. Петропавловские казематы, подвалы Тауэра и пыточные камеры Бастилии – номера-люкс в сравнении с тем, в каких условиях оказались мы. Узники этих известных сооружений находились хотя бы в центре Европы. Это – шанс выбраться. А мы...

На пятый день злополучного заключения температура повысилась до –38, но подул хиус – холодный ветрюга. Сидеть на месте стало невыносимо. И мы отправились проведать метеостанцию. Придумали для себя веский повод: на станции работают две дамы, а мы не видели женщин уже почти две недели. Хоть посмотрим...

До метеостанции «Токо» 25 км по озеру, потом по тайге. В помещениях чувствуется рука хозяйки: чистота, порядок, печь побелена, полы вымыты, огромный рыжий котяра выглядит ухоженным.

Юля и Гуля работают на станции по распределению после института. Зарплату 3500 рублей считают неплохой: учитывая, что здесь даже если захочешь – не потратишь, а продуктами на 1000 руб. в месяц снабжают бесплатно, после нескольких лет затворничества можно скопить на квартиру в каком-нибудь бамовском поселке. Гуля несколько месяцев здесь жила одна. Освоилась с ружьем и даже поймала в капкан «кота». Обе дамы никакой экстремальности в таежной жизни не усматривают.

Отведав их пельменей из сохатины со свежевыпеченным хлебом, прихватив частичку уюта, мы, поблагодарив, вернулись «к своим».

Опять «давит» мороз. «Борт» назавтра




В баню охота!!!

ЧТО ПРОИСХОДИЛО ПРИ МИНУС 50°:

– самый крутой синтетический Motul 2T вылезал соплями из канистры;

– баул для вещей растрескался и потерял часть пропитки;

– через минуту после извлечения из-под одежды гасла подсветка ЖК-дисплея, GPS-навигатора, полностью разряжались батарейки рации;

– брызговики снегоходов, стоило задеть за корягу, разлетались мелкими брызгами, как стеклянные;

– горелка с газовым баллончиком не зажигалась;

– вся еда (кроме спирта и сухих порошков) дубела и становилась небезопасной для зубов;

– специальная снегоходная одежда и канадская обувка (с пометкой –70°) к полудню уже не удерживала тепло;

– крем, предназначенный для предотвращения обморожений, невозможно было выдавить из тюбика;

– у фотоаппаратов электроперемотка моментально сажает батареи, а ЖК-дисплей отказывается что-либо показывать.

снова не предвидится. Значит, ремней тоже не жди. Со скуки собрали заклинивший мотор с новым поршнем, совершили познавательную поездку на озеро Малое Токо. Она закончилась плачевно: вновь заклинил поршень в только что отремонтированном цилиндре. Еще один запасной был, но поверхность цилиндра не оставляла шансов для образования нормальной компрессии. Из всей компании лишь Юрий не утратил уверенности в том, что движок довезет, и упорно над ним колдовал. Он напоминал комиссара, который с одним наганом лезет на амбразуру ДОТа. Исступленный фанатизм порою побеждает армии и обстоятельства непреодолимой силы: снегоход поехал!

Надежда дождаться «борта» угасла. Решили завтра выдвигаться к дому – пусть даже придется бросить технику и топать пешком. Вот где начинается крутой экстрим: запасных ремней нет, одна из машин на ладан дышит, бензин на пределе (а спирт – стимулятор добрых отношений с местными и вовсе иссяк). И «давит» мороз. Как же он достал!..

БЕГСТВО

Нет, до Охотского моря не добраться – дотянуть бы домой. Решили: возвращаемся. Таким образом маршрут сократили на 400 км в один конец. Но упрекнуть нас не за что.

Утром, еще в темноте один за другим затаскивали в теплый гараж снегоходы, разогревали, чтобы не рисковать ни ремнями (зубья которых на холоде выкрашиваются, как семечки спелого подсолнуха), ни поршнями – для них смерзшаяся смазка и не смазка вовсе. Попрощались... Хозяева не верили, что далеко уедем. Как накаркали: не успели пересечь озеро – загрохотал Зеленый, завонял паленым. Открыли капот – пожар! Брызнуло в лицо пламя, повалил дым. Огонь загасили снегом. Оказалось, открутился выпускной коллектор – лопнули сразу две пружины крепления глушителя. От перегрева загорелась шумоизолирующая набивка капота. А ведь могло и рвануть...

За последние шесть дней снега не прибавилось. Чего не скажешь о волчьих следах. Ехали, оглядываясь... В Эльге не встретили ни души (волки всех, что ли, сожрали?). Перевал проскочили на одном дыхании, по своим же утрамбованным следам докатились до Гертады. Уже никого не волновало, что за день во рту не было и макового зернышка, ни росинки... Что там еда – нужду отправляли лишь при вынужденной остановке – когда заправлялись.

Сегодня 13-е число. С некоторых пор я стал суеверным: год назад в этот день у меня угнали новенькую «Ниву» – два дня как купил. Что-то должно случиться...

Вот и пожалуйста вам: на многострадальном Белом «кончился» бензонасос. Заменили... Через километр «крякнула» коробка передач. Это был удар судьбы ниже пояса – как если бы того комиссара после взятия ДОТа накрыло авиабомбой... Перераспределили багаж и запчасти, оставили снегоход на базе. Прощай, верный дружище!.. 13-е число...

Задал хлопот подъем на перевал – его залило водой. Но прорвались – толкали машины, стоя по щиколотку в воде – ничего другого не оставалось. Встретили молодого Симонова: Серега вторые сутки ожидал «танк» с новогодними подарками из дома. Попросился подвезти навстречу подаркам. «Человек с ружьем и пониманием тайги лишним не будет», – рассудили мы. И это было совсем не мудро: снегоходы и без того перегружены. К




Шеф пробега отдыхает на перине


В царстве Снежной королевы

ночи, проскочив через несколько наледей на Нурлаке-реке, добрались до базы. Здесь Сергей получил посылку и от щедрот своих угостил печеньем, халвой и пивом. Интерес к нам двух бородачей – Михалыча и Карела угас: спирт ведь закончился. А нам и не до посиделок: пораньше бы встать, чтобы проскочить за день еще один перегон.

Наутро ехавший впереди Аркадий чуть не провалился в талик – чудом проскочил несколько метров по воде. Спасло его то, что держал полный газ – машина сглиссировала. А дальше по темноте (уже пообвыклись с ночной ездой – куда деваться!), дорога дико разбита, снега мало, «пятая точка» пережила сто миллионов кочек.

На 19-й день наконец потеплело: –42. Напялили на себя абсолютно все одежды, какие были с собой – предстоял затяжной 40-километровый бросок по Гонаму. Помнили: здесь ровное полотно – значит, будем рысачить во всю прыть. А это реальные (не по показаниям термометра) минус 60–70 градусов.

Замерзнуть было не суждено: буквально через пяток километров заглохла «шестисотка». Академик снегоходных моторов Аркадий был близок к помешательству: заводит мотор, проезжает немного – и вновь «стоп машина!». После четвертой остановки, когда коленвал окончательно отказался проворачиваться, дошло: прихватило поршень. Но почему?! В топливе мало масла? Причина может быть только одной: прошляпили, забыли налить его в одну из канистр с бензином. На всякий случай добавили масло во все машины, а в ту, в которой случился прихват, накапали прямо в цилиндр. Это все равно, что шприцем ввести адреналин прямо в замеревшее сердце. Но компрессия упала донельзя, цилиндр «подхватывал» едва-едва. Подцепили к полумертвому снегоходу самые легкие сани и медленно-медленно поползли.

Наткнулись на избу – бывшую базу охотника Юдина. (Почему-то ее не заметили, когда ехали туда. Надо же, были совсем рядом, но ночевали в палатке!) Заночевали здесь. Завтра попытаемся за день доехать до финиша. Это немало – 170 км.

ПОСЛЕДНИЙ ДЕНЬ, ОН ТРУДНЫЙ САМЫЙ

Утренняя эйфория, вызванная предвкушением скорого возвращения, растаяла: на глазах стала вянуть «шестисотка». От нее отцепили легкие сани (теперь Зеленый шел с двумя), улучшили обдув – ремень с другого снегохода надели на этот, выкрутили свечу с задранного цилиндра. Но все равно останавливались все чаще и чаще. Когда до конца маршрута оставалось еще почти 90 км, мотор «сдох» окончательно и бесповоротно. Что прикажете делать? Тащить «труп» другим снегоходом (плюс сани и пассажира) – и тот угробим. А впереди несколько перевалов. Бросить машину?.. Не решились. Будем тащить, сколько получится, а там посмотрим. В крайнем случае, пойдем пешком. Мы хотели экстрима? Вот и получили!

...Сейчас уже трудно вспомнить все напряги этой ночи: толкали снегоходы в гору, рвали буксирные веревки, несчетное количество раз переворачивались и застревали... Но, стиснув зубы и почти не разговаривая друг с другом, двигались, двигались, двигались...

Нам поесть бы (с утра во рту ничего не держали), но мы как осатанелые рвались в привычную среду обитания... Синий перевернулся, отчего раскололся ветровой щиток. Безжизненный снегоход на спуске догнал передний и разбил у него фонарь, отчего замкнулась цепь фары... Открутился выпускной коллектор, разле-

Рисунки Сергея ЧИРКОВА.

телась пластиковая крыльчатка вентилятора... Но ничто уже не могло нас удержать. Так же неистово, как мы тогда, наверное, чувствует себя ныряльщик, подзадержавшийся на глубоководье, а теперь учуявший, что блаженный воздух уже близок, рвется вверх.

Пересекли реку Тимптон – показались следы «Нивы». Если бы кто знал, какое ошеломляющее счастье мы испытали! За стеной деревьев замелькали электрические огоньки Беркакита... Ах родимые вы наши! Ишь, как мерцают...

И как же вкусен бутерброд с докторской колбаской под чай с крохотным кусочком лимона в поездном купе. Отдохну. Натанцевался.

ИТОГИ ЭКСПЕДИЦИИ

ПОЛОМАЛИ И ИСКОРЕЖИЛИ (на четыре снегохода): 7 (!) ремней вентилятора Optibelt AVX10x645, 2 ремня вариатора, центробежный регулятор, бензонасос, 7 пружин выхлопа. Потеряли задний фонарь, помяли 2 бампера, оторвали каток подвески гусеницы, разбили 3 брызговика. Заклинило коробку передач, «сожгли» 6 свечей NGK. Перегорел обогреватель рукоятки руля. Кроме того, однажды замерз замок зажигания, вышел из строя обогрев рукояток, подсветка спидометра. Сугубо по вине участников разбит 1 фонарь, сломана крыльчатка вентилятора, прожжены 3 поршня и испорчено 2 цилиндра, сломаны 2 ветровых щитка. На трех машинах из четырех напрочь сели аккумуляторы (водители забывали выключать зажигание).

ИЗРАСХОДОВАНО: 1385 л бензина Аи-93, 36 л масла Motul, уничтожено 10 л спирта (уничтожали совместно с множеством желающих принять участие в его уничтожении).

ПОРАЗИЛИ: моторы снегоходов – тем, что они запускаются при запредельно низких температурах; гусеницы курского завода «Композит» – они не растянулись, в них не выявлено ни одного дефекта.

УТРАЧЕНО: около 15 см^2 (на всех) отмороженной кожи на лицах; пара таежных лыж; предубеждение против отечественных снегоходов.

Редакция благодарит **Юрия БАЛАНЕВА**, директора нерюнгринской компании «Экстрим Тур», и компанию **ab-group** за организацию пробега; **НПО «Сатурн»** – за предоставленные снегоходы и запчасти.
Особое спасибо всем новым знакомым, кто помогал группе и поддерживал морально.




Юрий БАЛАНЕВ – связь с внешним миром


Аркадий ПОПОВ с очередным оборванным ремнем


Виктор БАЛАНЕВ – корона по-таежному


Летописец экстрима



Иван КСЕНОФОНТОВ,
фото Наталии ЛЮБИМОВОЙ

ВОЙДИ В КОМАНДУ ПРИКЛЮЧЕНИЙ КТМ

ПОЧТИ «ДАКАРОВСКИЙ» ДРАЙВ

Кто из братии эндуристов, кроссовиков и рьяных «внедорожных» рейдеров не мечтал об участии в крутом ралли! Не по комфортному Подмосковью между заборами и дачами, не вдоль индустриальных помоек, а по настоящему африканскому off-road'у. Пусть не в «Дакаре», но в чем-то подобном. Предел мечтаний – Сахара, место проведения самых престижных ралли-рейдов... Есть такая возможность!



В этом мы смогли убедиться воочию: на юбилейный 10-й тур по Тунису Kini's Oasis-rallye пригласили группу российских мотожурналистов.

Сбор участников – в аэропорту Джербы, курортного острова в Средиземном море (из Москвы менее пяти часов лета). Мотоциклы КТМ уже поджидали, участники быстро переоделись в фирменную экипировку КТМ и понеслись навстречу приключениям. Состав группы интернациональный: немцы, австрийцы, венгры, эстонцы, швейцарец. Внедорожный опыт у всех разный: одни участвовали в тунисском ралли уже не в первый раз, другие пробовали свои силы в мотокроссе или ралли-рейдах, в том числе даже «Дакаре», третьи делали первые шаги на бездорожье.

Руководил Oasis-rallye Клаус Кинигарднер, известный гонщик на супермото. В команду организаторов входили врач, два механика, водители грузовика-технички и джипа сопровождения. Из 28 мотоциклов 22 – собственных и 6 прокатных. Нам объяснили: если бы кому-то не хватило, в резерве есть еще шесть про-



катных мотоциклов, а также экипировка (кроме шлемов), GPS, роуд-буки. Все вещи загрузили в техничку, туда же могли перекочевывать и мотоциклы, если бы они сломались по пути.

Программа тура предельно насыщенная. За семь ездовых дней мы прошли около 1400 км, из них 80% – off-road'a, а более 200 км и вовсе по сплошному песку. Караван постоянно перемещался из одного экзотического места в другое. Сложностей мало не показалось: горные каменистые, глинистые участки с песком, дюны высотой 30 метров... Так что иные совсем не пожалели, что в первые два дня обучались пользованию роуд-буком, проводили GPS-тренинг, брали уроки активной езды по дюнам.

Что такое Kini's Oasis-rallye? Это трасса со скоростными участками с засечкой времени и определением победителей (в роуд-буки загружали ленты с «боевых» спецучастков маршрута ралли Optic-2001). Гонки по бесконечным песчаным дюнам запомнили надолго: мы не только прыгали с отвесных барханов и переворачивались в зыбучих песках. Приходилось предельно сосредотачиваться, чтобы правильно ориентироваться по GPS – ошибка в навигации могла привести к экстремальной ночевке наедине с пустыней.

Эмоции от увиденного переполняли. Поразили горы с пещерными жилищами троглодитов (так называют тех, кто обитает в пещерах) в окрестностях Матматы, огромнейший солончак Джерид, впечатлил колорит африканских городков Дуз, Кебили, Тузер, бесконечные дюны северной оконечности Сахары. В окрестностях Тузера фантастические очертания дюн дополняют «декорации» к «Звездным войнам» – здесь и снимали многие фрагменты нашумевшего кинохита. И, конечно, запомнились окруженные пальмами оазисы, надменные верблюды и аборигены в бурнусах – длинных халатах с капюшоном... Большой удачей в жизни назовет любой, кто побывает здесь в моторейде!

Думается, неспроста руководители австрийской фирмы вспомнили о России. Наверняка прознали, что популярность марки в стране растет. И не только поэтому: есть еще и история. Именно на КТМ наш прославленный гонщик Геннадий Моисеев в свое время стал 3-кратным





чемпионом мира по мотокроссу. Сегодня в России развивается дилерская сеть австрийского производителя, и Adventure Tours готова принимать россиян, мечтающих по-мужски оттянуться на бездорожье.

КТМ организует ежегодные Adventure Tours – приключенческие туры по всему миру. С января по декабрь их проводится 27, продолжительность – от 2 до 8 дней. Это КТМ-фестиваль в Австрии, поездки вокруг Берлина, по берегам Эльбы, горные туры по Альпам и окрестностям Малаги (Испания), по каменистым трассам Апеннин, бездорожью Италии, Словении, Румынии и Египта... Самые экзотические и удаленные – в странах Латинской Америки и Южной Африки, а тот, что ближе всего к «Дакару», – в Тунисе.

Эндуро-рейды рассчитаны на любителей и спортсменов разной степени подготовленности – от новичков до маститых гонщиков. Компания проводит специальные тренинги по кроссу, супермото (на модели Duke), эндуро. Развлекательные туры включают катание на картах и гидроциклах, тусовки для любителей марки КТМ. Координатор всех приключенческих туров – многократный призер «Дакаров» и других престижных ралли Хайнц Кинигарднер. Его имя гарантирует высочайший класс организации.

Едва ли не самое ценное в КТМ-турах то, что участников избавляют от мороки, связанной с доставкой и ремонтом техники – эти хлопоты берут на себя организаторы. Да и вовсе необязательно волочить свой мотоцикл – предусмотрен прокат одной из шести моделей КТМ, а также экипировки, GPS, роуд-буков. А в иных турах можешь выбрать любой мотоцикл из всей гаммы моделей КТМ: от супермото Duke до чисто кроссовых (2- и 4-тактные), эндуро и гоночных прототипов для ралли-рейдов (1- и 2-цилиндровые). Насущный вопрос о крыше над головой и чем питаться. Ночлег (с завтраком и ужином) – в 4-звездочных отелях, обед – в полевых условиях из запасов организаторов.

Следующее Kini's Oasis-rallye состоится в ноябре, когда у российских эндуристов начнется «мертвый сезон». Ближайшее же внедорожное испытание, на которое можно попасть (очень советуем!), пройдет на Ибице, в Испании, с 8 по 15 мая.





Клаус КИНИГАРДНЕР доволен результатами тура.

Благодарим московский офис австрийской компании **Vienna Travel Club** и лично **Светлану КРАВЦОВУ** за предоставленную возможность оказаться в одной команде с КТМ Adventure Tours.
Подробнее об условиях участия в турах можно узнать по тел.: (095) 783-75-53 и 783-75-54.





«Х» НЕ ДЕЛАЕТ ТАЙН

Многие любители экстрима знакомы с видеофильмами, на упаковках которых обозначено «Х Спорт Фильм». Выпускает их компания «АМ Групп». Мы встретились с ее генеральным директором Андреем МОКРУШИНЫМ.



– Андрей, что вы хотите сказать, может быть, доказать своими фильмами?

– Фильмы «Х Спорт», прежде всего о людях и их возможностях, о которых многие не подозревают. Они о путешествиях, исторических фактах, спортивных трюках. Плюс все фильмы очень музыкальные. Но это не только развлечение для зрителей, но и рассказ о том, как может измениться жизнь, если мы будем больше заниматься спортом. Как сказано в одном из сюжетов, «сделав однажды этот шаг, вы обретете способность изменить свою жизнь раз и навсегда. Но помните, если вы не сделали этого шага в этом году, то в следующем будете уже на год старше…».

Мы представляем ряд фильмов Уоррена Миллера – продюсера, который более 50 лет по всему миру снимает увлекающихся горными лыжами и сноубордом. А где вы еще увидите Мэрилин Монро на лыжах (фильм «Пятьдесят»)? Или то, как устанавливали мировой рекорд по спуску со снежной горы на… велосипеде, когда спортсмен мчался со скоростью свыше 200 км/ч (фильм «Фрирайдеры»)?.. После просмотра хочешь вырваться из круга обыденности. Экстрим может быть опасен для жизни, но многих «адреналинщиков» этот риск и привлекает. На кассетах и DVD-дисках представлены более чем 15 видов спорта: скалолазание, каякинг, агрессивные ролики, BMX, серфинг, маунтин-байк, скейтборд… А еще программы по фитнесу, аэробике, обучающие кассеты по футболу и современным танцам. Хотел бы обратить внимание на фильмы о мотокроссе.

Спорт, считаю, – естественная потребность каждого человека. К сожалению, большинство молодых людей сегодня даже не знает имен спортивных кумиров советской эпохи, а ведь они – наша история и образцы для подражания. Спорт необходимо пропагандировать, этим и занимаемся.

У нас довольно большая программа развития, она охватывает выпуск фильмов, рассказывающих и не о самых популярных сегодня видах спорта. Например, подготовлены зрелищные обучающие программы о гольфе. Само собой, в наших планах и регулярные выпуски новых фильмов мото- и автотематики.

– Ваши пожелания читателям «Мото»?

– Первое: читайте журнал и смотрите фильмы «Х Спорт Фильм» – гарантирую, в том и другом случаях скучно не будет. Второе: для того, чтобы чувствовать себя счастливым, надо быть гармоничной личностью. Чтобы обрести гармонию духа и тела, занимайтесь спортом. Будьте здоровы и счастливы!

Интервью провел **Сергей ПАВЛОВ**

Х СПОРТ ФИЛЬМ
WWW.XSPORTFILM.RU
ПО ВЕРТИКАЛИ
HORIZONTAL
ФРИСТАЙЛ МОТОКРОСС//01
ПОЛНЫЙ УЛЕТ
TOTAL CHAOS

«Для того чтобы познать спорт во всей его глубине, следует узнать людей, которые творят этот спорт». Мы представляем Вам не только роскошные съемки мототрюков, но и приподнимаем завесу над бытом истинных экстремалов. Бесчисленные взлеты и падения как естественная сторона Moto X.
В любом деле кто-то более, а кто-то менее профессионален.
Но если вы еще не определили для себя 10 заповедей настоящего мужчины, возможно, некоторые из них Вы найдете в этих фильмах.

Тел.: (095)181-5185,
e-mail: xsportfilm@xsportfilm.ru
Заказ кассет: www.xsportfilm.ru

Артем АЧКАСОВ (велосипед «Атом», мотоцикл CZ250),
Андрей ЯНОВ (велосипед «Атом», мотоцикл Honda XR250)

«ГЛЯДИ, КАК ВЕРТИТСЯ, НАХАЛ...»

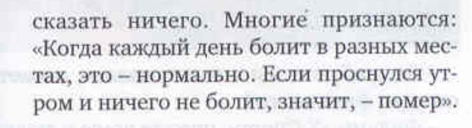
Если в момент своего появления в стране маунтин-байк претендовал на роль всего лишь заурядного средства передвижения, то нынче превратился в экстремальный спортивный снаряд. В руках профессионала, разумеется.

НИЧЕГО НЕ БОЛИТ – ЗНАЧИТ, УМЕР

Маунтин-байк в разношерстном велосипедном семействе наиболее популярен. Причина притягательности – в его универсальности. Для того, чтобы получить с ним порцию адреналина, достаточно городских улиц и близлежащих пустырей. И, что еще важнее, не надо ждать сезона: на нем в любую пору можно добраться к «точке отрыва».

Велосипедный экстрим невероятно разнообразен, новые агрессивные стили катания появляются каждый год: фрирайд, скоростной спуск, байкер-кросс, дертджампинг, стрит, триал... Профессионально занимаются всем этим великолепием избранные. Заставь любого из них отдыхать по путевке – да он умрет от скуки! Если только не возьмет с собой велосипед.

Сказать, что эти парни безумны – не сказать ничего. Многие признаются: «Когда каждый день болит в разных местах, это – нормально. Если проснулся утром и ничего не болит, значит, – помер».





ХОТЕЛИ ПРОСТО КАТАТЬСЯ

Строго говоря, современное понимание термина «фрирайд» подразумевает всего лишь катание в свое удовольствие по горным тропам, городским улочкам, лесным оврагам. А еще фрирайд совершенно не приемлет гонок на время – это чистый, лишенный хронометража фан! Основной элемент – техничная езда, в основном под горку. Например, спуски с каменистых крутяков, езда на бешеной скорости по извилистому горному серпантину, прыжки с откосов, через ущелья и т. д. Причем абсолютно не важны параметры личного достижения – прыжок с 10-метрового обрыва на камни или полутораметровый «дроп» (прыжок вниз с горизонтальной площадки) в мягкий песочек. Главное – получить кайф: чтобы, как говорит мой товарищ, адреналин стекал прямо в башмаки...

Фрирайдеры отзываются о себе так: «Безбашенные любят помериться силами». Отсюда стимул поскорее приобщиться к спорту. Велосипедисты, научившись прыгать с обрыва, соревнуются, кто прыгнет выше, преодолеет дистанцию по сложному рельефу, перелетит ущелье... Фрирайдеры принялись исполнять еще и трюки, заимствованные в мотокроссе и ВМХ.

СКОРОСТНОЙ БЕСПРЕДЕЛ

Апофигей фрирайда – скоростной спуск на велике. Препятствия, которые включает даунхил (так эта дисциплина и называется), – дропы, трамплины, камни, песок, корни деревьев... В любом количестве и любой последовательности. Неизменны лишь два условия: трасса должна пролегать через настоящие горы и где-то рядом – подъемник. Или вертолет.

Соревнования по скоростному спуску – своеобразный тайм-триал. Гонщики

один за другим уходят на трассу длиной в несколько километров. Они сражаются не столько с «баррикадами», сколько с системой автоматического хронометража. Используют, как нетрудно догадаться, велосипеды-«двухподвесы».

Цена профессионального велосипеда для скоростного спуска порой «космическая» – 5, 6, 9 тысяч долларов.

ЗАТЕЯЛИ СЫГРАТЬ КВАРТЕТ…

Байкер-кросс, он же mounten-cross, он же 4X – велосипедный аналог сноуборд-кросса. Правила этой дисциплины незатейливы: одновременно стартует четверка гонщиков. Кто первый доехал до финиша, тот и победил.

Однако добраться до финиша на современной кроссовой трассе – дело нетривиальное. На склоне вас подстерегают: «гребенка», «трамплины-верблюды» с многометровыми ямами между горбами, высокие виражные стенки и крутые повороты. Техника управления велосипедом в байкер-кроссе пришла из мото- и велокросса (BMX). Гонка требует физической подготовки и незаурядных спринтерских навыков.

ВОЗДУШНАЯ АКРОБАТИКА

«Дерт-джампинг» – пожалуй, самая молодая и наиболее экстремальная дисциплина. Адреналиновая суть «дерта» – прыжки на земляных трамплинах, имеющих форму верблюжьих горбов. Между точками вылета и приземления – яма в несколько метров. На таких трамплинах траектория вылета особая – почти вертикальная. В наивысшей точке полета райдер зависает – наступает момент для выполнения трюка. Тут вам и обратное сальто (backflip), и всевозможные вращения (на 180°, 360°, 540°), и закладывания велосипеда (table-top), и «супермен», и оборот велосипеда на 360° вокруг оси вилки (talewhip), и комбинации различных трюков.

Отделенное ямой (гэпом) приземление приходится на такой же уклон, как и при вылете. Джамперы «заходят» на него передним колесом. Тут требуется точнейший расчет скорости – недолет или перелет приводят к печальным последствиям.

УЛИЧНОЕ ХУЛИГАНЬЕ

«Стрит» как стиль появился совсем недавно. Родившись на стыке двух, казалось бы, совершенно разных дисциплин – BMX и классического велотриала, он состоит из всевозможных прыжков: вверх, вбок, назад, вниз. Типичные стритовые темы: прыжок на перила лестницы с последующим скольжением по ним на педали, спуск по узенькому парапету на заднем колесе с последующим разворотом на 360°. А также всевозможные прыжки через пролеты лестниц. В общем, для стрита подойдет любая городская улочка или сквер, не говоря уже о фонтанах и площадях.

УЖЕ ЗАХОТЕЛИ ЕЗДИТЬ ТАК ЖЕ?

Если да, то покупка велосипеда станет поворотной точкой в вашей последующей, видимо, весьма экстремальной биографии. Вариантов покупки не так много. Только имейте в виду: «длинноходный двухподвес» новичкам противопоказан категорически! Научиться технично ездить и прыгать даже на самом замечательном двухподвесном байке невероятно сложно, если не сказать невозможно. Да и наличествующая в нем всепрощающая подвеска в экстремальной ситуации сыграет с вами злую шутку.

Оптимальный выбор для любого, кто решится на нечто большее, нежели скучная езда по парковым дорожкам, – жесткий велосипед с передней амортизационной вилкой. Конечно, и его придется выбирать, но это – другая история. ⏮

Фото Дениса КУЗЬМЕНКО





ВИЦЕ-СПИКЕР ГОСДУМЫ РФ ГЕОРГИЙ БООС:

«НЕ ВИЖУ ПРИЧИН НЕ ПРИЕЗЖАТЬ В ДУМУ НА СПОРТБАЙКЕ»



Он – человек желаний, по большей части сбывшихся. Мотоцикл тоже в числе его реализованных мечт: он занимает в его 41-летней жизни отнюдь не последнее место. О том, какое именно, – в интервью Георгия БООСА журналу «МОТО».

– Георгий Валентинович, как и когда мотоцикл появился в вашей жизни?

– С рождения – в буквальном смысле слова. Более того, благодаря моему рождению: Jawa-350 родители купили на «мои» «декретные» деньги. И я на этом мотоцикле вырос. Когда был грудным ребенком, родители сажали между собой, позже сидел на баке, потом за спиной у отца, а в 12 лет сам сел за руль. Наступило время – уже сажал отца позади себя.

– Не каждый мальчишка в те времена мог похвастаться собственным мотоциклом…

– В мое полное распоряжение он перешел только в 18 лет. Произошло это не просто так. В институте, в котором учился, вступил в любительский мотоклуб. Родители обеспокоились: как бы увлечение не зашло слишком далеко, не отвлекло от занятий. И придумали, как меня остановить – «клин клином вышибают». Мудро и дальновидно: мы тебе – мотоцикл, ты – учишься. Я с удовольствием на это «купился». Представьте: парню 18 лет, собственная «Ява»…

– Машинка была уже неновая, мягко говоря…

– Конечно, старенькая: ей тоже было 18 – как и мне. Она требовала ремонта, ее надо было «привести в чувство» – и я ее «облизывал». Заработал деньги в стройотряде – купил новый двигатель. Вещь стала «с иголочки»!.. Да и я сам выглядел «ничего», играл на гитаре, за сло-

вом в карман не лез… Какая девушка устоит? Да никакая!

Неужто мотоцикл всегда доставлял только радость?

– За всю жизнь мы ни разу не расстались, разве что когда служил в армии. Однажды – было это после пятого курса – я попал с ним в тяжелую аварию. Помню двойную разделительную полосу, на обочине грузовик. И вдруг он ни с того ни с сего у меня перед носом начинает разворачиваться! Расстояние между нами – три метра, так что не мог уйти от столкновения. Повезло: переднее колесо Jawa попало в протектор заднего колеса грузовика. Что меня и спасло – отделался ушибами. Потом замерял: несколько сантиметров в сторону – попал бы между колес грузовика и лбом «встретил» борт. Судьба уберегла… Поднялся, поехал домой. Вечером перегнал мотоцикл на дачу. Вскоре ушел в армию и только вернувшись занялся восстановлением мотоцикла… А вот ему досталось: вилка – дугой, рама изогнулась. Вы знаете, у «старушки» рама сделана из прямоугольного профиля, её погнуть – нужны фантастические усилия. Когда ремонтировал, не смог выправить ее даже в гигантских тисках, не помог и домкрат в таксопарке. Выправлял в кузнице, нагревая, – иначе не поддавалась… Он и сейчас в моей коллекции… Думаю, такая привязанность к мотоциклу у меня в генах.

– Вам приходилось в Думу приезжать на мотоцикле?

– Разумеется. Чаще всего это случается летом, когда депутаты на каникулах, и в дни, когда нет официальных встреч или пленарных заседаний. Одеваюсь не по протоколу – в джинсы и рубашку, так почему бы не приехать на работу на мотоцикле! Совмещаю приятное с полезным: на нем быстрее, чем на машине, даже если она с мигалкой. Пробки объезжаю – моя маневренность выше… И потом, я просто не вижу причин не приезжать в Думу именно на мотоцикле.

– Какие аппараты в Вашей коллекции?

– Кроме «старушки», последняя модель Jawa и «японцы» – Suzuki Bandit и спортбайк Honda. Сейчас чаще езжу на спортбайке.

– Когда-нибудь посещали байкерские слеты?

– Года четыре назад ездил на байк-шоу. Было очень интересно!.. Но такие выезды – редкость: в тусовках участвовать некогда.

– Спортом занимались? Какими видами? Удается ли сейчас поддерживать форму?

– Занимался футболом, боксом, карате, борьбой, хоккеем – когда-то у меня был первый разряд. В хоккей играю и теперь: создали в Думе команду.

– Домашние разделяют Ваши увлечения?



Дуэтом с Владимиром Маркиным

– Как-то раз посадил на бак младшую дочь – ей был год с небольшим. Вначале вроде бы ехала с удовольствием, но как только увидела маму, расплакалась! Нет, не понравился ей мотоцикл. Но думаю, это временно: подрастет – захочет. Вот старшая дочь Катя, студентка второго курса института, страшно любит кататься! Если появляется возможность поехать со мной, а я ее не беру, – обижается. Сама мотоцикл не водит – я не разрешаю. Однажды доверил ей руль снегохода – для пробы. Чуть было не пожалел! Она «педаль в пол» – и сразу «топит»!.. Хорошо, снегоход ехал в чистом поле… У меня пару раз сердце уходило в пятки. Снегоход у меня японский, последняя модель, разгоняется до 120 километров в час… Понял, что я ей дарить машину не буду, тем более мототехнику… Сам же я на снегоходе однажды охотился. Незабываемые впечатления! Целый день на воздухе, гоняешь по полям в поисках лис!.. У них зимой гон, и они выходят из нор… На снегоходе охотился и на волка – уж наглотался адреналина!

– Но, насколько мне известно, во время охоты нельзя использовать транспортные средства.

– При охоте на хищников – можно. Если зверь на тебя вышел, и в твоем оружии достаточный калибр, чтобы его поразить, ты обязан завалить зверя.

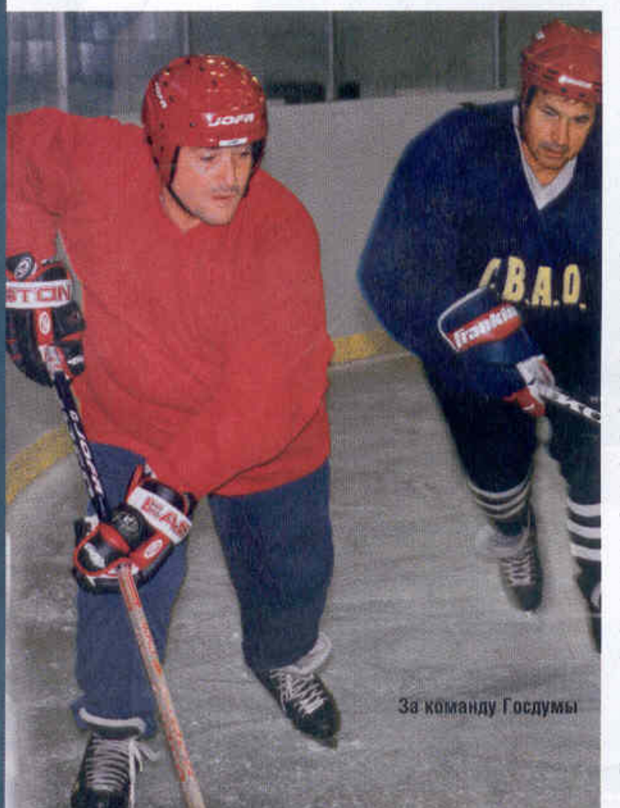
– Что для вас мотоцикл: роскошь или средство передвижения?

– Как-то меня позвали поездить по Европе – я не согласился. Какое удовольствие курсировать по асфальту от одного города до другого?.. В прочем, катался за границей. На Кипре, где как-то отдыхали с женой, взяли напрокат скутер. Очень удобная штука – съездить посмотреть достопримечательности, вечером – в ресторан. Но скутер – совсем другое. Как и чоппер. Я получаю удовольствие от скорости, маневренности, виража. Когда «ложишься» на асфальт в повороте, – это потрясающе!

– Но чревато неприятностями…

– Правильно. Я был знаком с директором крематория, и каждый раз, встречая меня, он говорил: ну что, жив еще, полуфабрикат? Но «волка бояться – в лес не ходить». А я хожу на волка.

Интервью провела
Александра САДОВСКАЯ



За команду Госдумы

ПРОЕКТ «АССА»

ВИКТОР ЦОЙ ЕДЕТ НА АРБАТ



Кто может точно указать, где в Москве Кривоарбатский переулок? Единицы. А «переулок Цоя»? Его знают тысячи, а может, и миллионы. Ежедневно фанаты лидера рок-группы «Кино» собираются в переулке у стены, названной в память о кумире.

Стена неопрятная, вызывающая – «портит вид центра столицы», – говорят иные. Но сносить нельзя – те же фанаты лягут под гусеницы бульдозера. Тогда у Сергея Соловьева, режиссера культового фильма «Асса», в котором одну из ролей сыграл музыкант, родилась идея: поставить здесь памятник Виктору Цою. Инициативу поддержал Российский союз молодежи.

Авторы – скульптор Алексей БЛАГОВЕСТНОВ и лауреат Государственной премии России архитектор Вячеслав БУХАЕВ решили: Цой не просто будет стоять на Арбате – он приедет сюда на «Яве».

В рамках проекта «АССА», которым предусматривается установить памятник, организаторы проведут ряд благотворительных концертов. Основной запланирован на 21 июня. Вырученные средства пойдут на изготовление и установку памятника.

Сергей СОЛОВЬЕВ, кинорежиссер, лауреат Государственных премий, режиссер фильма «Асса»:

– Ничего в жизни, кроме писания стихов и песен, Виктор Цой не делал до степени символа: не пил до степени символа, как многие поэты, не бился головой о стену, не увлекался женщинами... Но был жутко любопытным и любознательным. В Ялте, где мы снимали «Ассу», я однажды видел, как он гонял по набережной на каком-то жутко битом мопеде. Фрагмент жизни? Но показательный. Так что когда скульптор принес набросок, я подумал, что это точное попадание: мотоцикл все-таки принад-



лежность молодежной культуры конца прошлого века. Если к известному памятнику-стене на Арбате Цой «прикатит» на битом мотоцикле, это нормально – нормальнее, нежели бы он с умным лицом, задумчивым взглядом и гитарой под мышкой «пришел» пешком в Арбатский переулок. Есть в таком скульптурном решении нечто хулиганское и настоящее.

Мне оно близко и потому, что это невольная и удачная трансформация схожей идеи. Однажды я предложил сделать двойной памятник на Ялтинской набережной. По одну сторону, облокотившись на парапет, стоит Чехов, по другую, подвернув ногу под себя, сидит Цой. Это был бы памятник русской культуре 20 века – вот чем она началась и чем закончилась. Хозяева города, думаю, испугавшись «крамольных» сравнений, выбрали другое решение – Чехов с собачкой... Мне приходилось дискутировать и по поводу того, что делать со стеной Цоя на Арбате. Однажды Юрий Лужков даже спросил меня, не замазать ли эту стену. Я же ее считаю одним из изумительных памятников в Москве тому периоду времени. А предложенная скульптура толково, уместно и красиво ее дополнит – стена приобретет законченный вид.

Алексей БЛАГОВЕСТНОВ, скульптор

– Виктор Цой – знаковая фигура современной российской молодежной культуры. До сих пор помню выступление «Кино» на одном из концертов: Цою было что сказать слушателям. Всего не успел... В скульптуре в лице певца я попытался отразить дух молодежи 80-х. Каким изобразить Виктора Цоя? Даже не напрягал мозги – сам не знаю почему, он виделся мне на мотоцикле. И только на «Яве» – другом своеобразном культовом символе той поры. Так родился образ: трагически погибший музыкант на битом мотоцикле. Байк лепил с натуры, «Яву» нашел в подвале художественного института. Разбитые кроссовки привязаны к багажнику, певца оставил босым, как символ незащищенности, уязвимости... Дольше всего лепил глаза Цоя – никак не удавались. В какой-то момент пришла на память строчка из его песни: «Ты смотришь мне в глаза, но темные стекла хранят мою душу», – и я «надел» ему черные очки.



БАЙКЕРСКИЙ КАЛЕНДАРЬ-2004

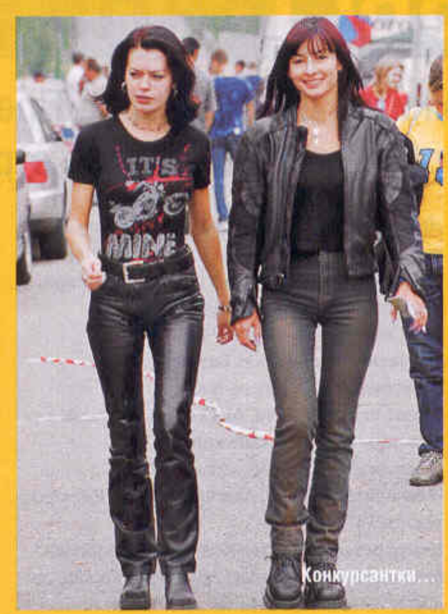
9.04	5-летие мотоклуба Iron Raven, Беларусь, г. Витебск, клуб «Сова» (ул. Белобородова, 3), e-mail: dik_bike@tut.ru
17–18.04	Санкт-Петербургская тату-конвенция. Chopperclub MC, г. Санкт-Петербург, ул. Ломоносова, 5, тел.: (812) 319-43-69, www.chopperclub-mc.spb.ru
24.04	Spring Support Party-2004. Chopperclub MC, г. Санкт-Петербург, ул. Ломоносова, 5, тел.: (812) 319-43-69, www.chopperclub-mc.spb.ru
Май (дата уточняется)	Открытие сезона в г. Полоцке. Old Town MC, Беларусь, г. Полоцк, тел.: +375 (29) 678-27-52, 603-08-50, www.oldtown.fatal.ru; e-mail: old_town@tut.by
1.05	Открытие сезона в г. Ярославле. Black Bears MC, г. Ярославль, ул. Терешковой, 5а, тел.: (0852) 25-56-45, e-mail: bears@imail.ru; www.blackbears.ru
1–5.05	Гонка отечественных мотоциклов «Весенний марафон» (Москва – Крым). «Пилигримы», Московская обл., Одинцовский р-н, п. Голицыно, ул. Советская, 56/3, кв.2, тел.: (095) 598-22-22, e-mail: slava1964@mtu-net.ru
8.05	Открытие сезона в Санкт-Петербурге. Chopperclub MC, г. Санкт-Петербург, ул. Ломоносова, 5, тел.: (812) 319-43-69, www.chopperclub-mc.spb.ru
8.05	День памяти погибших байкеров. «Колесницы дорог», г. Барнаул, www.cariots.narod.ru; e-mail: accent-moto@mail.ru, blackangel19@yandex.ru
10.05	3-й байк-уик-энд в г. Пушкино. «Ночные волки», Ассоциация байкеров России при поддержке Администрации Пушкинского р-на, тел.: (095) 182-49-31, 503-52-94
22–23.05	Открытие сезона в рамках Ассоциации мотоклубов Сибири, г. Барнаул
5.06	Благотворительный рок-фестиваль, посвященный Дню защиты детей. Chopperclub MC, г. Санкт-Петербург, ул. Ломоносова, 5, тел.: (812) 319-43-69, www.chopperclub-mc.spb.ru
6.06	«Пивное ралли-2004». Chopperclub MC, г. Санкт-Петербург, ул. Ломоносова, 5, тел.: (812) 319-43-69, www.chopperclub-mc.spb.ru
12.06	Гонка Новосибирск–Барнаул–Новокузнецк–Кемерово (1000 км). Проект Ассоциации мотоклубов Сибири
19.06	Клубная мотовстреча «Улейма-2004». Black Bears, г. Ярославль, ул. Терешковой, 5а, тел.: (0852) 25-56-45, e-mail: bears@imail.ru; www.blackbears.ru
19, 26.06	Мотопробег «Детская дорога жизни» по городам Ленинградской области для сбора средств для детских домов и интернатов области. Chopperclub MC, г. Санкт-Петербург, ул. Ломоносова, 5, тел.: (812) 319-43-69, www.chopperclub-mc.spb.ru
Середина июня	5-е юбилейное южно-российское байк-шоу. Blacksmiths MC, г. Краснодар, ул. 40 лет Победы, 146/10, тел.: (8612) 66-39-08, www.blacksmiths.ru, e-mail: blacksmiths@ts.kuban.ru
25–26.06	Мотофестиваль в г. Омске. «Вольный ветер», г. Омск, 644031, ул. 10 лет Октября, 141-204, тел.: (905) 941-23-17/18, 8-905-941-23–17, 8-905-941-23-18, e-mail: freewindomsk@mail.ru, www.omsk-free-wind.narod.ru
25–27.06	5-й международный мотослет «Байкеры против наркотиков». Iron Raven, Беларусь, Витебская обл., д. Малые Летцы, пионерский лагерь «Луч», e-mail: dik_bike@tut.ru
9–11.07	Байк-шоу в г. Екатеринбурге. «Черные ножи», тел.: (3432) 55-41-64, e-mail: vintery@mail.ru
15–18.07	4-й Международный байк-рок-фестиваль «Байкал-Шаман» на берегу оз. Байкал. Bike.ALL, г. Иркутск, мкр Первомайский, 12А-50, тел.: (3952) 31-16–38, e-mail: sibmoto@mail333.com, www.sibmoto.narod.ru
16–18.07	Международный слет старинных мотоциклов «Курляндское кольцо» в Латвии. Сбор гостей в Рижском мотомузее по адресу: г. Рига, ул. С. Эйзенштейна, 6, тел.: (371) 925-56-01, e-mail: ramoto@sveiks.lv
17.07–15.08	«Движение-2004» (Москва–Киев–Кишенев–Одесса–Ялта–Судак–Сочи–Воронеж–Москва–Питер (байк-шоу)–Москва). «Мото.Ру», Москва, ул. Дружинниковская, 30, стр.1, тел.: (095) 255-12-59, www.moto.ru; e-mail: boss@moto.ru
21.07	Ride to Work day (подробности – в следующем номере «Мото»).
22.07–8.08	Дальнобойный пробег «Тамань-2004». «Колесницы дорог», г. Барнаул, www.cariots.narod.ru; e-mail: accent-moto@mail.ru, blackangel19@yandex.ru
23–25.07	7-й байк-слет «Ирбит – мотоциклетная столица России». СТК «Уралмото», г. Ирбит, ул. Советская, 100, тел.: (34355) 3-87-70, 4-23-20
23–25.07	Байк-шоу «Молодое поколение против наркотиков». Chopperclub MC, г. Санкт-Петербург, ул. Ломоносова, 5, тел.: (812) 319-43-69, www.chopperclub-mc.spb.ru
30.07–1.08	Рок-фестиваль в г. Витебске, Беларусь. Iron Raven, Витебская обл., д. Малые Летцы, пионерский лагерь «Луч», e-mail: dik_bike@tut.ru
Начало августа (дата уточняется)	6-й южнороссийский байк-фестиваль «Тамань-2004». Blacksmiths MC, г. Краснодар, ул. 40 лет Победы, 146/10, тел.: (8612) 66-39-08, www.blacksmiths.ru, e-mail: blacksmiths@ts.kuban.ru
13–15.08	2-й международный слет мотопутешественников «Лицом к океану», Приморье, бухта Золотари под Находкой. Общественная организация «Лицом к океану», e-mail: sinus@farpost.com, vladmoto@mail.primorye.ru
20–22.08	7-й международный фестиваль байкеров в Санкт-Петербурге. Werewolf MC, тел.: (812) 247-65-00, www.werewolf.ru
Август (дата уточняется)	Автомоторалли-экстрим-тур «Караван». «Пилигримы», Одинцовский р-н, п. Голицыно, ул. Советская, 56/3-2, тел.: (095) 598-22-22, e-mail: slava1964@mtu-net.ru
27–29.08	4-й международный мотофестиваль. Iron Brothers, Беларусь, г. Минск, ул. Притыцкого, 148, комн.7, тел.: +375 (172) 34-59-62, www.moto.by, e-mail: ironfelix@moto.by
4–5.09	День города. «Колесницы дорог», г. Барнаул, www.cariots.narod.ru; e-mail: accent-moto@mail.ru, blackangel19@yandex.ru
6.09	Поездка в детский дом в Тульской обл. «Мото.Ру», Москва, ул. Дружинниковская, 30 стр.1, тел.: (095) 255-12-59, www.moto.ru; e-mail: boss@moto.ru
9.09	Закрытие сезона в г. Ярославле. Black Bears MC, г. Ярославль, ул. Терешковой, 5а, тел.: (0852) 25-56-45, e-mail: bears@imail.ru; www.blackbears.ru
11–12.09	Закрытие сезона в рамках Ассоциации мотоклубов Сибири, г. Новосибирск
2.10	Закрытие сезона в г. Москве (Смотровая площадка). «Мото.Ру», ул. Дружинниковская, 30, стр.1, тел.: (095) 255-12-59, www.moto.ru; e-mail: boss@moto.ru
2.10	Закрытие сезона в г. Санкт-Петербурге. Chopperclub MC, г. Санкт-Петербург, ул. Ломоносова, 5, тел.: (812) 319-43-69, www.chopperclub-mc.spb.ru
23.10	Autumn Support Party-2004. Chopperclub MC, г. Санкт-Петербург, ул. Ломоносова, 5, тел.: (812) 319-43-69, www.chopperclub-mc.spb.ru
Конец октября (дата уточняется)	9-й благотворительный мотопробег Toy Run «Краснодар – Старокорсунский детский дом». Blacksmiths MC, г. Краснодар, ул. 40 лет Победы, 146/10, тел.: (8612) 66-39-08, www.blacksmiths.ru, e-mail: blacksmiths@ts.kuban.ru
20.11	«Тату-форум 2004». Chopperclub MC, г. Санкт-Петербург, ул. Ломоносова, 5, тел.: (812) 319-43-69, www.chopperclub-mc.spb.ru

ШАМПАНСКОЕ ДЛЯ САМОЙ-САМОЙ

Конкурс «Paddock girls-2004»

Девушки с зонтиками на старте гонок… На всех «кольцевых» трассах мира paddock girls привлекают внимание зрителей едва ли не больше, чем сами спортсмены. Тысячи завистливых глаз на трибунах наблюдают за теми, кому выпала удача быть рядом с гонщиками, кто выиграл право войти в команду. Российские чемпионаты – не исключение.

В нынешнем сезоне к подготовке paddock girls чемпионата России по шоссейно-кольцевым мотогонкам подход особый. С 8 марта в Интернете проходит предварительный этап отборочного тура девушек, желающих попасть в команды поддержки. Компании Mail.ru и «Россия-он-лайн» на сайте www.paddock girls.ru в игровой форме организовали предварительный этап конкурса. На сайте, кроме информации об условиях конкурса и фотогалереи претенденток, можно получить оперативные данные о ходе самого чемпионата.


Конкурсантки…



…И победительница.

Фото Николая САМАРИНА и Наталии ЛЮБИМОВОЙ

После виртуального отбора в течение трех первых уик-эндов апреля в лучших клубах Москвы девушки-победительницы встретятся в очном конкурсе. И наконец, в рамках программы выставки «Мотор-парк» («Крокус-сити», 23–25 апреля) определится состав «команды» из 30 победительниц.

Но основная борьба еще впереди – это «работа» на всех этапах чемпионата России. Лучшая из лучших получит право испить шампанского из кубка победителя.

Следите за новостями в Интернете и на страницах «Мото»!

СКИЙОРИНГ ЖИВ!



Бездействующие зимой автомототуристы клуба «Горизонт» из Барнаула возродили соревнования по скийорингу – буксировке лыжника мотоциклом. История этих гонок восходит к началу 30-х годов прошлого века: бойцы Красной Армии поддерживали таким образом свою боеспособность. В 80-х в Латвии скийоринг провозгласили национальным видом спорта. Барнаульцы не забросили эти гонки, каждый год проводят чемпионат Алтайского края.

В течение сибирской зимы прошло пять этапов в четырех городах. На каждом стартовало до полусотни участников.

ИСКУССТВО ТАТУ – В БАЙКЕРСКИЕ МАССЫ!



Прошедший в прошлом году в Москве первый международный фестиваль татуировки Tattoo-Fest наделал немало шороху. Пресса и ТВ поддержали организаторов и участников. Это свидетельствует о том, что времена порядков, накладывавших запретность на подобные мероприятия, прошли. У фестиваля вполне благие цели – популяризация культуры татуировки и лучших ее традиций.

В марте стартовал второй фестиваль Tattoo-Fest. Это еще одна возможность приобщиться к тату-искусству, познакомиться с работами многих интересных мастеров из многих стран мира. Фестиваль продлится до 12 июня. Подробности – на www.tattoo-fest.ru.

МОТОКЛУБЫ: БАНК ДАННЫХ

Байкерское братство множится день ото дня. Представляем данные последней переписи мотообъединений России, стран СНГ и Прибалтики.

02 Башкортостан

«Мотодор» 453310, Башкортостан, г. Мелеуз, ул. С. Разина, д.33

03 Бурятия

«Оппозит» 670042, Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Тобольская, д.43, кв.17

10 Карелия

Night Riders Карелия, г. Петрозаводск, ул. Березовая аллея, 25-19, тел. (8142) 75-61-58

11 Коми

«Полярные волки» г. Воркута, e-mail: polarwolf@komifree.ru

12 Марий-Эл

Angels of Roads MC г. Йошкар-Ола, e-mail: roadsangels@mail.ru

16 Татарстан

«Del Ninyo» г.Нижнекамск, проспект Вахитова, 11, кв.52, тел. (8555) 43-47-38, 8-917-265-89-16, e-mail: presidentDN@yandex.ru

Freemen MC 450011, г. Казань, а/я 515; тел. (9033) 44-90-00, пейджер (8432) 64-40-02 аб. «Freemen»; e-mail: FreemenMC@mail.ru

«Grifons» г. Казань, ул. Подлужная, 48, тел. (8432) 56-47-72, e-mail: grifons@newyork.ru

«БайкЛаборатория» 423800, г. Набережные Челны, пр. Мира, 17, бл.1А, тел. (855) 960-51-62, моб. +7-916-262-42-35; e-mail: Bikelab@list.ru, ICQ: 203073695

«Взорвавшие ад» 423452, г. Альметьевск ДСРК, ул. Полевая, д.27, тел. (8553) 23-33-51, тел./факс 39-64-35

«Золотая Орда» г. Набережные Челны, Московский пр., д.54/24, кв.412, тел. (8552) 59-01-49, 58-75-25 факс: (8552) 59-01-59, www.zolorda.ru

«Стальные монстры» г. Набережные Челны, Московский пр-т, д.151, кв.45, тел. (8552) 42-35-91; 42-18-93, 53-66-11, e-mail: steel_monsters@moto.ru

18 Удмуртская Республика

«Черный дракон» г. Воткинск, ул. Ленина, д.7, каб.234, отд. по делам молодежи (для орган. «Черный дракон»), тел. (34145) 5-26-30 факс (34145) 5-21-35

21 Чувашия

Mads MC 428022, г. Чебоксары, пр. Мира 1, тел. (8352) 23-92-28

22 Алтайский край

«Алтай» 658040, Алтайский кр., г. Новоалтайск, ул. Гагарина, д.23а, кв.17

«Витязь» 656000, Алтайский кр., г. Барнаул, ул. Новосибирская, д.24а

«Горизонт» 656014, Алтайский кр., г. Барнаул, Красноармейский пр-т, д.14, тел. (3852) 36-42-40, 76-47-88

«Колесницы дорог« г. Барнаул, www.cariots.narod.ru; e-mail: accent-moto@mail.ru, blackangel19@yandex.ru

«Мастер» 658460, Алтайский кр., г. Змеиногорск, ул. Чернышевского, д.22

«Меридиан» 658040, Алтайский кр., г. Рубцовск, тел. (38557) 5-74-27

Центр детско-юношеского туризма 656008, Алтайский кр., г. Барнаул, ул. Пролетарская, д.164, тел. (3852) 23-48-58

«Юниор» 656000, Алтайский кр., г. Барнаул, ул. Благовещенская, д.10, тел. (3852) 75-86-38

«Ява-Иж-Спорт» 659301, Алтайский край, г. Бийск, ул. Крылова, д.47, тел. (3854) 79-19-79

23 Краснодарский край

Blacksmiths MC 350029, г. Краснодар, ул. 40 лет Победы, д.146/10, тел. (8612) 66-39-08, www.blacksmiths.ru, e-mail: blacksmiths@ts.kuban.ru

South-Russian Opposites MC г. Краснодар, угол ул. Ставропольской и ул. Вешнякова (магазин «Байкер»), www.oppozites.voodoo.ru

Strollers г. Сочи, ул. Севастопольская, д.35, тел. (8622) 61-15-08, (8622) 62-01-35, www.strollers.boom.ru

«МОТО-СОЧИ» г. Сочи, тел. (8622) 37-29-64, www.moto.sochi.ru

«Степные кочевники» г. Ейск, тел. (86132) 4-15-96

24 Красноярский край

«Белые медведи» 663340, г. Кайеркан, ул. Первомайская, 40, КТОС

«Кентавр» 660052, г. Красноярск, ул. Тимошенкова, д.193, кв.36; для писем: 660052, Красноярск-42, а/я 19901, тел.: (3912) 45-79-23, e-mail: centaur24@narod.ru, www.centaur24.narod.ru

25 Приморский край

Iron Tigers MC г. Владивосток, ул. Иртышская, д.23, т./факс: (4232) 46-11-60, www.farpost.com/sinus/moto.htm, e-mail: sinus@farpost.com, vladmoto@mail.primorye.ru

31 Белгородская область

MC «Циклон» 308034, г. Белгород, ул. Костюкова, д.69/165, тел. (0722) 25-76-74, e-mail: ciclone99@mail.ru, ciclone99@mailru.com, ICQ: 106017544

32 Брянская область

Дизайн-ателье Blues motor, г. Брянск, тел. (5631) 3-05-47

«Отвинтисты седьмого дня» Дятьковский р-н, пос. Любохна, ул. Октябрьская, д.2, тел.: (0832) 3-05-47

33 Владимирская область

«Белые драконы» 601903 г. Ковров, ул. Волго-Донская, д.7а, кв.93, тел. (09232) 3-91-17

«Волки» г. Гусь-Хрустальный , тел. (09241) 2-37-02; 2-28-66; 2-54-65

«Илья Муромец» 602200, г. Муром, Окский съезд, 8; тел. (09234) 3-14-02, 8-916-349-50-03

«Ночные коты» 601914, г. Ковров, ул. Машиностроителей, д.7, кв.101, тел./факс (09232) 3-11-64, e-mail: Device18@mail.ru

«Черный Дракон» 601915, г. Ковров, Восточный проезд, д.14/4, кв.14, тел. (09232) 3-15-27, e-mail: crazyigels@mail.ru

«Хищник» Собинский р-н, г. Ставрово, тел. (242) 5-27-44

34 Волгоградская область

Bike House 266 г. Волжский, тел. 8-903-316-11-55, 8-916-360-84-17, e-mail: flex266@rambler.ru

«Группа организованных мотоциклистов» тел. (8442) 40-01-55, 72-61-34, e-mail: perpetum@interdacom.ru

35 Вологодская область

«Дикий ветер» г. Вологда, ул. Конева, д.15; e-mail: dk79@bk.ru

36 Воронежская область

Highway M-4 г. Воронеж, тел. 8-903-650-31-86, www.members.moto.ru/voronezh

«Террор» г. Воронеж, тел. (0732) 561-10-88

Мотосекция при Доме творчества 396020, Воронежская обл., пгт Рамонь, ул. Советская, 40

37 Ивановская область

Idols MC г. Иваново, ул. Станкостроителей, д.13-б, тел.: (093) 42-43-41, e-mail: idols_mc@mail.ru, kerno@dsn.ru

Crazy Region MC г.Шуя, Монастырский двор, e-mail: duzer@list.ru idols@bk.ru

«Иваново байк-клуб» 153025, г. Иваново, ул. 2-я Напорная, д. 17/2

38 Иркутская область

Spiders MC г. Иркутск; тел. (3952) 38-45-14; e-mail: spiders@newmail.ru

* Цифра перед географическим названием – номер региона, присвоенный ГАИ.









39 Калининградская область

«Вест-Моторс» г. Калининград, тел. (01150) 2-66-34, www.west-motors-mc.by.ru

40 Калужская область

Jokers MC г. Калуга, тел. (0842) 57-69-90, 54-12-63

«Дикие пчелы» Калужская обл., г. Медынь, ул. Калинина, д.36, кв.82, тел. (08433) 2- 32-29, 2-33-02

«Черные Скорпионы» г. Обнинск, ул. Королева, 6, тел. (08439) 6-13-36, e-mail: motor-centre@obninsk.ru

СТК «Пилот» 250000, Калужская обл., г. Малоярославец, ул. 17 Стрелковой дивизии, д.2, тел. (08431) 3-10-14

42 Кемеровская область

Highway Devils MC г. Кемерово, тел. (3842) 36-40-48, 33-44-33, e-mail: wintertour@relay.kuzbass.net

43 Кировская область

«Орден Преображения» г. Киров, ул. Большевиков, д.60, тел. (8332) 62-47-47, 62-20-61

46 Курская область

Black Track 305000, г. Курск, ул. Институтская, д.44, кв.10, e-mail: sayruf@ksmu.kursknet.ru

50 Московская область

Desperado г. Воскресенск, тел. (244) 5-38-48, 5-39-62

Drive г. Коломна, тел. 8-916-539-96-19, e-mail: mail@drivemc.ru, www.driveMC.ru

Riders 141700 г. Долгопрудный, ул. Московская, д.27, для писем: г. Долгопрудный, ул. Жуковского, д.3, тел. 8-926-233-99-56, www.ridersmk.narod.ru; e-mail: riders@rambler.ru

«Асгард» г. Подольск, пос. Леспромхоз, д.10, тел. для sms-сообщений: 8-903-164-84-38, www.asgard-podolsk.narod.ru

БРК Люберецкий р-н, пос. Красково, т/факс (095) 371-94-23, Дмитрий

«Восточные ястребы» 140160 г. Жуковский, тел. (248) 7-87-40, www.hawks.ru

«Дикие Львы» г. Орехово-Зуево, тел. (24) 16-95-49

«Дикие сердцем» г. Егорьевск, ул. Степана Разина, д.1, тел. (240) 4-26-60, 3-49-89

«Легион» г. Коломна (г. Озеры, г. Луховицы), тел.: (26) 17-05-60

«Легион теней» г. Люберцы, Хлебозаводский тупик, тел. (095) 554-51-63

«Мещерские медведи» Орехово-Зуевский р-н, пос. Авсюнино, тел. (095) 917-80-79 доп. 1-13, Евгений, e-mail: vaseka@rambler.ru

«Мотолюбер» г. Люберцы, www.russtransport.ru/motoluber, e-mail: motoluber@russtransport.ru

«Мустанг» г. Ступино, www.clubmustang.narod.ru

НЕВО Люберецкий р-н, пос. Томилино, тел. 557-80-02

«Нортон» г.Коломна, ул.Яна Грунта, д.22 (во дворе дома 2а по ул.Красногвардейская), www.norton.mo125.ru, e-mail: norton@mo125.ru

«Ночные призраки» 143132, Московская обл., д. Поречье, Пореченский СДК

«Пилигримы» Одинцовский р-н, п. Голицыно, ул. Советская, д.56/3, кв.2, тел. (095) 598-22-22, e-mail: slava1964@mtu-net.ru

«Призраки дорог» г. Видное, тел. (095) 541-53-37, факс: (095) 548-08-12

«Стикс» 142500, Московская обл., г. Павловский Посад, пл. Революции, д.4, факс: (243) 2-04-64

СТК «Дорожные братья» г. Жуковский, тел. (095) 556-65-56

«Химера» 141600, г. Клин, Волоколамское ш., д.13, кв.11, тел.: (244) 2-20-05

51 Мурманская область

«Аллуайв» 184291, Мурманская обл., п. Ревда, ул. Победы, 13-3, тел. (81538) 3-36-35

52 Нижегородская область

«БТБ» г. Нижний Новгород, факс: (8312) 60-43-64

«Мотолига» г. Нижний Новгород, тел. (8312) 44-48-77, 27-14-38, www.motoleague.nnov.ru, e-mail: motoleague@52.ru

53 Новгородская область

«Легион» г. Великий Новгород, тел. (8162) 61-08-46

«Фантом» г. Великий Новгород, тел.: (095) 925-74-81, www.motophantom.h1.ru, e-mail: motophantom@mail.ru

54 Новосибирская область

«Сибирь» г. Новосибирск, пр. Дзержинского, д.2а, тел. (3832) 41-20-96, www.bess.nm.ru, e-mail: knyazevavt250f@ngs.ru

55 Омская область

«Вольный ветер» г. Омск, 644031, ул. 10 лет Октября, д.141, кв.204, тел.: 8-905-941-23-17/18, e-mail: freewindomsk@mail.ru, www.omsk-free-wind.narod.ru

56 Оренбургская область

Мотоклуб ГАИ 460052, г. Оренбург, ул. Транспортная, 12, тел. (3532) 33-61-62, факс: 33-21-50

«Ретро» тел./факс (3532) 778-16-37

57 Орловская область

«Орловский мотоклуб» г. Орел, Силикатный пер., 4, тел. (08622) 5-29-19, 8-910-300-93-94, www.motoclub.orel.ru, e-mail: plastic@orel.ru

58 Пензенская область

«Байк» тел. (8412) 66-2222, 52-14-52

«Oppozition-58» г. Пенза, ул. Карпинского, д.36, кв.69, тел. (8412) 48-81-52

59 Пермская область

«С ветром на спицах» 617140, г. Очер, ул. Розы Люксембург, 5

61 Ростовская область

Cossacks MC г. Ростов-на-Дону, тел. (8632) 64-57-91

Russian Choppers MC г. Ростов-на-Дону, тел. (902458) 2332, 2606, www.biker.rnd.ru, e-mail: rip@armko.ru

Steppen Ravens г. Новочеркасск, тел. (86352) 5-59-46, 8-928-935-52-32

Wild Wheels г. Новочеркасск, тел. (86352) 6-19-26, www.wildwheels.narod.ru; e-mail: wild@novoch.ru

«Движение Вольных Байкеров Ростова-на-Дону» г. Ростов-на-Дону, www.freebikers.narod.ru, e-mail: freebikers@narod.ru

Мастерская «Фургон технолоджи» www.customizer.narod.ru; e-mail: wild@novoch.ru; тел. (86352) 4-00-62

«Спортбайк» г. Ростов-на-Дону, тел. (8632) 47-67-84

«Степные Ястребы» г. Миллерово, ул. Ростовская, д.14, тел. (86315) 2-18-08

«Зизер» г. Ростов-на-Дону, тел. (8632) 47-67-84, (8632) 47-07-35

62 Рязанская область

Bears Ryazan 390000, г. Рязань, ул. 3 Бутырки, д.1, кв.97, тел. (0921) 20-55-40; e-mail: mcbears-ryazan@inbox.ru

63 Самарская область

Phantoms MC г. Тольятти, тел. (8482) 74-39-55, 33-21-79, www.phantoms.com.ru; e-mail: av_borzov@mail.ru

«А-126» г. Самара, тел. (8462) 42-81-36, 39-09-88, e-mail: stiv@hippo.ru,

«Братья Ветра М.С.» г. Самара, www.members.moto.ru/windbrothers/, e-mail: windbrothers@inbox.ru

64 Саратовская область

«Левое Колесо Тьмы» г. Саратов, ул. Попова, д.3, кв.2, тел. (8452) 37-49-99, e-mail: ase1@profi.sofit.ru, serbinov@freemail.ru

«Энгельсский независимый Байк-клуб» г.Энгельс, тел. (84511) 6-09-58, (84511) 2-81-33, e-mail: Dima2333@mail.ru

Подростковый центр «Форсаж» 412163, Саратовская обл., п. Светлый, а/я 153; тел. (84558) 3-31-14; e-mail: forsage@tatischevo.san.ru

66 Свердловская область

Scorpions 623520, Свердловская обл., г. Сухой Лог, ул. Горького, 6/31

Scythians MCC г. Нижний Тагил, www.scythians-mcc.narod.ru, e-mail: tagil-moto@mail.ru, sega@ntagil.ru

«Ирбит-мото» г. Ирбит, ул. Советская, 100; тел. (34355) 4-26-23, 3-87-38/24, e-mail: irbit-tvoiy-mat@mail.ru

«Урал» г. Екатеринбург, тел. (3432) 52-78-22, e-mail: bikeur@mail.ru

«Черные ножи» г. Екатеринбург, тел. (3432) 55-41-64, e-mail: vintery@mail.ru

67 Смоленская область

Wild Freedom г. Смоленск, ул. Вокзальная, 23-21

«Сталкер» г. Десногорск, тел. (08153) 7-02-17, e-mail:RoStalker@yandex.ru

«Мото-фанаты ВДВ» пос. Шаталово-1, тел. (08149) 4-69-22

68 Тамбовская область

Bike Club Tambov Wolves г. Тамбов, www.twolfs.narod.ru, e-mail: tsasha@newmail.ru







Продолжение в следующем номере.

Если вы заметили неточности в данных о своем клубе или ваш клуб в банк данных по какой-то причине не попал, сообщите об этом по факсу: (095) 737-41-92, e-mail: moto@zr.ru или по тел.: (095)207-33-49.

Лев ГАРЯЕВ

ЕСЛИ ГУК «КРЯКНУЛ»

«ЛЕВЫЕ» И «ПРАВЫЕ» КАРДАННЫЕ ШАРНИРЫ ДЛЯ «УРАЛА»

Все имеет свой конец. Крестовина карданного вала (шарнир Гука, если кто не знает) – в том числе, и приходится ее менять. Была бы достойной замена.

Частенько слышишь: вскоре после переборки кардан начал безобразно грохотать. А виновата в грохоте она, крестовина. Точнее, владелец мотоцикла: не надо было втыкать в мотоцикл что ни попадя. Да, рынок наводнен барахлом. Вот и попытаемся научиться отличать его от «достойных деталей».

Прошлись по рынку – ахнули: разновидностей крестовин, что оттенков цветов у радуги! Но если одни сколько-нибудь походили на то, что нужно (образцы №№ 2, 3), то другие – откровенная халтура, например, № 1.

А крестовина ли это? Не ухмыляйтесь, у образца № 1 вместо отполированной поверхности на шипе увидели глубокие риски. Нет пресс-масленки на № 3? В этом нет ничего криминального – ИМЗ на своей продукции их вот уже год как не устанавливает. Современные смазки не нуждаются в замене на протяжении всего срока службы крестовины. Но смотрите внимательно на другое – все ли иголки подшипников на месте и чем они застрахованы от выпадания: завод, поставляющий в Ирбит чашки с иголками, снабжает свои изделия защитными пластиковыми втулочками. Иголок должно быть 18 и, как тридцать три богатыря у Пушкина, «все равны, как на подбор». Если зевнете и не заметите пропажи, оставшиеся, как только начнут работать, пойдут «наперекосяк» и быстро «съедят» шип.

Вторая проверка: снимите чашки с крестовины и осмотрите торцы шипов. У крестовин ИМЗ они скругленные. Их шлифуют за одну операцию вместе с рабочими поверхностями двух соседних шипов. Обработка торцев «левых» крестовин может быть выполнена как угодно.

Третья проверка: радиальное биение чашек на шипах должно быть нулевым. Покрутите подшипники на крестовине: услышите хруст – отставьте ее продавцу. И пусть он орет хоть до посинения – мол, это пустяк, бери – приработается!.. Не верьте, не приработается никогда.

Четвертая проверка – твердости поверхности. В Ирбите наружные поверхности крестовин цементируют и оксидируют после обработки (из-за чего, кстати, шипы приобретают характерный темный цвет), что делает их твердыми и износостойкими. Понятно, что прибор для измерения твердости в магазин не потащишь, но и в «полевых» условиях можно кое-что проверить. Царапните легонько по рабочей поверхности шипа надфилем, осталась царапина – это «левак», надфиль соскользнул – качественная деталь.

Во время нашего «инспекционного похода» чашки подшипников и иголки у всех, даже сомнительных изделий, нареканий не вызвали. Пластиковыми втулочками застрахованы от выпадания при транспортировке лишь иголки у образца № 3 – это еще один признак качественного изделия. Но и подшипники других крестовин не вызвали нареканий, кроме небольших и не опасных дефектов на торцах чашек. Наше мнение: бракоделы закупают подшипники у нормальных производителей, а льют крестовины сами.

Пятый этап проверки: рассмотрите уплотнительные кольца. Заводские колечки – прямоугольного сечения. Оно таково, чтобы кольца плотнее прилегали к шипу и пыльнику и защищали подшипник от грязи. У № 2 с кромок колечек свисал облой. Образец № 1 «отличился» тем, что его резиночки (круглые в сечении), видимо, были позаимствованы у сантехники. Но это еще полбеды. «Засада» в том, что,



Образец № 1. Крестовина со следами черновой обработки (выделены красным цветом). Резиновые колечки круглого сечения оказались немаслостойкими.



Образец № 2. Крестовина неизвестного производителя. Надфиль, хоть и неохотно, но все же оставил след на рабочей поверхности (выделено красным цветом). На колечке – облой.



Образец № 3. Ирбитская крестовина.



Так выглядит шип крестовины после сотни-другой километров пробега, в подшипнике которого не хватало всего лишь одной иглы.





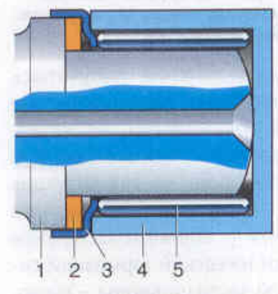
А вот что произошло с другими шипами этой крестовины.



На торцах наружной поверхности чашек видны необработанные участки. Не очень хорошо, но допустимо.



Пластмассовые вставки в чашках крестовин – еще один признак качественного изделия. Ими укомплектованы только чашки, идущие в комплекте с крестовиной № 3.



Устройство карданного шарнира:
1 – крестовина;
2 – резиновое кольцо;
3 – пыльник;
4 – чашка подшипника;
5 – иголка.

изготовленные не из маслобензостойкой резины, они при испытаниях разбухли до неприличных размеров. Колечки образцов № 2 и № 3 «вели себя» более достойно.

Теперь несколько слов о диагностике вилок карданного вала и правильной установке деталей.

Нарушение цилиндричности посадочных отверстий в вилках кардана (например, если чашку, вставшую криво, забивать молотком) влечет деформацию чашки и ускоренное «съедание» шипов. Тогда крестовины придется менять по пять раз в сезон, вне зависимости от их качества.

Если чашка номинального диаметра (19 мм), но, тем не менее, проваливается в вилке, то вилку придется заменить. Понадобится новая деталь и в случае, если выработка в отверстии приобрела форму овала (проверить это поможет измерение отверстий по методике «крест-накрест» с помощью штангенциркуля). Если запрессуете чашки в овальные отверстия, ждите: узел скоро «застучит».

Риск перекоса чашек снизится, если их запрессовать в тисках или хотя бы струбциной. Можно запрессовывать одновременно две чашки, но не забудьте вовремя вставить саму крестовину. В крайнем случае, можно забить их и молотком, но он должен быть медным или алюминиевым, а еще лучше бить киянкой. Будьте осторожны: от ударов молотка по чашке иглы легко выпадают. Если не заметить, что хотя бы одна из иголок выпала и ее зажало между торцом шипа крестовины и днищем чашки, собранный в таком виде шарнир прослужит считанные километры. Когда же игла потеряется, то оставшиеся будут работать с перекосом. И такой шарнир тоже проработает недолго (см. фото). Оббивать чашки следует по кругу, чтобы не допустить перекосов (особенно в начальной стадии запрессовки). Если все-таки чашку перекосило, ни в коем случае не лупите по ней (многие умельцы покололи таким методом немало подшипников), а выпрессуйте обратно и повторите попытку.

Перед установкой шарнира в вал не поленитесь тщательно промыть смазочные отверстия (скажем, спреем типа WD40 – струя из баллона выбьет из каналов всю грязь), так как зачастую в них, кроме смазки, скапливаются продукты мехобработки (как то металлическая стружка), грязь и песок.

Пренебрежете промывкой – вся эта дрянь при первом же шприцевании внедрится в подшипники и убьет их за какие-то полсотни километров. Каналы в крестовине и саму чашку заполните консистентной смазкой (типа ШРУС-4 или МС-1000), чтобы иголки, «приклеившись» к ней, не выпали при сборке, ведь если иголка «ляжет», то шипу долго не жить.

Если удастся приобрести качественную крестовину и поддерживать нормальные условия ее работы, то мотоцикл она, конечно, не переживет, но послужит немало.

ПРИЗНАКИ ИРБИТСКИХ КРЕСТОВИН:

- **поверхность шипов гладкая, без рисок, забоин, раковин, с темной поверхностью;**
- **все парные размеры (диаметры шипов, чашек, расстояния между торцами противоположных шипов) не разнятся более чем на 0,01 мм;**
- **в зоне перехода поверхности шипа в тело крестовины есть небольшая галтель (закругление);**
- **все фаски одинаковой ширины;**
- **на краях смазочных отверстий проточены фаски с углом конуса примерно 60°;**
- **закругления торцов шипов соосны рабочим поверхностям двух других шипов крестовины;**
- **резиновые уплотнители прямоугольные в сечении.**

ВОПРОС-ОТВЕТ

Купил мотоцикл «Иж-Планета-5» без документов, у старого хозяина их тоже не было. Как зарегистрировать?

Михаил ЛЕОНОВ, г. Иркутск

Задача непростая, если не сказать, – невозможная. Все зависит от того, есть ли у прежнего владельца доказательства того, что он действительно им являлся. Согласится ли он давать свидетельства в суде? В любом случае, нужно получить у него письменное подтверждение продажи вам мотоцикла, иначе могут быть неприятности, даже если не пытаться зарегистрировать мотоцикл.

Если все складывается, идите в ГИБДД с заявлением о регистрации, где вам, естественно, откажут. Требуйте отказ в письменном виде! С отказом следует обращаться в суд, где и придется доказывать с помощью прежнего владельца, что мотоцикл теперь ваш. Положительное решение суда и будет основанием для постановки аппарата на учет.

Откровенно говоря, финансовая выгода в покупке мотоцикла без «бумаг» (это всегда дешевле) вряд ли покроет судебные издержки. А сколько времени потребует «легализация»!..

ОПЫТ

Лев ГАРЯЕВ, Москва

БЕЗ УСТАЛИ

ГИДРАВЛИЧЕСКИЙ ПРИВОД МЕХАНИЗМА СЦЕПЛЕНИЯ

Было дело, по лесу катался,
Все бы хорошо, да трос сцепления порвался...
(Мотоциклистская частушка)

В приводе выключения сцепления лучше иметь дело с чем-нибудь понадежнее, чем трос – в нем масса недостатков. «Понадежнее» – это про гидравлику. Она хоть и сложнее, но удобнее и менее прихотлива. С нею ручка выжима не «сопротивляется» пилоту, и ржаветь в системе нечему.

Но и стоит такой механизм куда дороже. Не купить бы мне его, да подарил приятель передний главный тормозной цилиндр от какого-то японского мотоцикла. Всем он хорош, но тормозная машинка крепится на правой стороне руля. Если ее перенести на левую, бачок для тормозной жидкости перевернется верх тормашками, и жидкость из него в цилиндр не поступит.

Я варварски отпилил бачок ножовкой, «облагородил» цилиндр напильником. Поступление тормозухи в цилиндр устроил следующим образом. В его корпусе есть два отверстия (одно маленькое, а другое побольше), их рассверлил и нарезал резьбу. Поскольку стенки цилиндра довольно тонкие (хватает на 3–4 нитки резьбы М4–М5), вкрутил стальные штуцерочки на эпоксидке (резьбу можно укрепить и особым герметиком-фиксатором, но самого жесткого действия – в продаже такие есть). Важно не перестараться: внутрь цилиндра обе «трубочки» выступать не должны. Не углядите, допустите – при первом же нажатии на шток металл располосует резиновые манжеты поршней.

На штуцеры надел трубочки (достаточно прочный кембрик), соединенные с бачком для запаса тормозной жидкости. Его несложно соорудить из какой-нибудь подходящей баночки. Главное расположить бачок (на руле) выше тормозного цилиндра.

Теперь об исполнителе – рабочем цилиндре. Он должен быть тянущимся. Чего-либо мотоциклетного не раздобыл – выбрал корпус газовой стойки от задней дверки автомобиля – крышки багажника. Ее цилиндр не толстый – много места на мотоцикле не займет. Сальник и уплотнения поршня рассчитаны на высокое давление. Шток удобен для крепления – у него шаровой (шарнирный) наконечник. Соберетесь повторить то, что сделал я, – узнайте, как подобрать нужные размеры элементов системы.

Измерьте ход поршня главного цилиндра: от свободного положения до положения, когда ручка сцепления выжата полностью. Полученное умножьте на площадь внутреннего сечения (вспоминайте школьную геометрию). Результат – объем жидкости, вытесняемой из цилиндра при нажатии ручки. Подсчитайте площадь исполнительного цилиндра и вычтите из нее площадь штока. Разделив на эту цифру рабочий объем жидкости, получите длину хода штока.

Теперь сможете подсчитать длину рычага, выключающего сцепление уже на двигателе, которым надо заменить старый (тот, что работал от троса). Решайте простую арифметическую пропорцию: Lхода тросика/Lрычага выжима=Lхода рабочего цилиндра/Lнового рычага, где

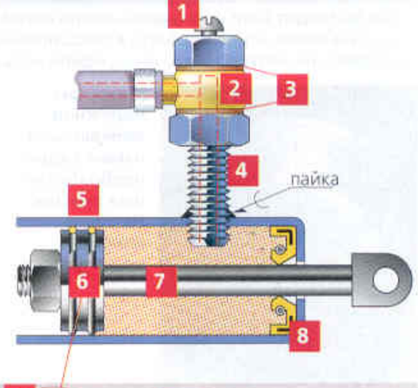
L – длины (хода), которые измерили или подсчитали.

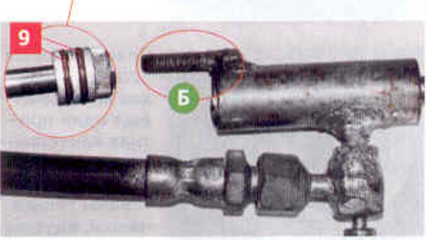
Пора приступать к потрошению стойки. Но крайне осторожно! Внутри газ, сжатый под изрядным давлением. «Плюнет» в лицо – мало не покажется. «Спустите» его, просверлив в стенке отверстие диаметром 1,5–2 мм. Далее разрежьте цилиндр примерно пополам. Шток оставьте такой длины, чтобы разместить новый поршень (см. рисунок). Он вытачивается из легкого сплава (Д-16Т или подобного), и на нем делаются канавки для уплотнительных колечек – подошли герметизирующие водопроводный кран. Для закрепления поршенечка я применил резьбу длиной около 12 мм под гайку М6. По длине цилиндр больше хода поршня на 20–25 мм, – чтобы, перемещаясь, поршень гарантированно не выскочил из корпуса.

Для закрепления устройства на моторе надо приварить к корпусу цилиндра шпильку с резьбой. Варил осторожно, не перегревая детали, иначе цилиндр «повело» бы: случись нечто подобное – и он наверняка протечет. Шпилька закрепляется гайкой в бобышке, куда раньше входила оболочка троса.

Для подвода тормозной жидкости в цилиндре сверлится (вблизи сальника) отверстие диаметром 8,5 мм, в нем нарезается резьба М10. Подберите соответствующий болт длиной 30–40 мм. Просверлите его насквозь вдоль оси и поперек в 10–15 мм от головки (сверло 4–4,2 мм). Теперь отпилите головку и нарежьте в осевом отверстии резьбу под винтик М5. Получилась заготовка штуцера, она вкручивается в цилиндр и укрепляется (герметизируется)







Общий вид гидропривода и эскиз исполнительного цилиндра: 1 – винт для прокачки; 2 – фитинг; 3 – прокладки; 4 – штуцер; 5 – корпус; 6 – поршень; 7 – шток; 8 – сальник; 9 – уплотнительные кольца. **Выделены трубки подвода жидкости к главному цилиндру (А) и крепеж исполнительного цилиндра (Б).**

пайкой. Чтобы соединение получилось прочным и герметичным, паяльник берите помощнее – на полкиловатта, не менее. На штуцер надевается традиционный для гидравлики «бутерброд» из зажимающих гаек, медных прокладок и фитинга со шлангом. Гайки – обычные. Остальное позаимствовал от ижевской тормозной системы. В открытой части цилиндра – малюсенькое отверстие (около 1,5 мм). Зачем оно? А затем, что герметичную пробку выбьет воздухом, сжимаемым поршнем.

Смонтированное на мотоцикл сцепление надо заполнить тормозной жидкостью и прокачать. Как это делать, уверен, знаете. Как и в том, что догадались: торцевое отверстие штуцера служит для прокачки системы. К слову, под винтиком полезно разместить медную шайбочку: с ней пробка и не отвинтится от вибрации, и жидкость не будет «травить».

На все я потратил смешные деньги – 150 рублей (заплатил за тормозной шланг и прокладку). А трудится конструкция на моем CZ без устали. Потому что нечему рваться! Конечно, самодельная гидравлика не так красива, как фирменная, но та ведь зашкаливает за $150. Красиво?!

Лев ГАРЯЕВ

НЕ БОЙСЯ ЖЕЛЕЗА!

ПРАКТИЧЕСКОЕ РУКОВОДСТВО ПО КАПРЕМОНТУ ДВИГАТЕЛЕЙ ИНОМАРОК



У «пожилых» мотоциклов в двигателе накапливаются неисправности, которые можно обнаружить лишь после его вскрытия. Услугами мотосервисов пренебрежем: это сейчас немодно. И дорого. Попробуем справиться сами.

Составим список необходимого.

Запаситесь: деньгами; руководством по ремонту; запчастями по списку (см. Приложение); соседом по гаражу дядей Федей с большим опытом ремонта «Волг» и «Москвичей» и оттого уверенным, что «пузырь» водки – красная цена ремонту любого движка.

Снимите двигатель с мотоцикла (или мотоцикл с двигателя). Если не снимается, открутите болты крепления к раме. Что, мешает бензобак? Значит, вы его еще не сняли. Открутите болты, положите вместе с баком на полку. Проветрите гараж, дабы не задохнуться в парах того, что вылилось из бака. И займите, наконец, чем-нибудь дядю Федю. Например, выдайте «чекушку» в виде аванса.

Переобуйтесь в сухие ботинки и в следующий раз перед демонтажом двигателя слейте охлаждающую жидкость (если «воздушник», переобуваться не обязательно).

Отсоедините карбюраторы. Не получается? Дерните посильнее, а лучше подденьте монтировкой. Когда карбы с характерным треском и хрустом покинут привычные места, постарайтесь при падении не задеть дядю Федю, прикорнувшего неподалеку после употребления аванса.

Снимите крышку распредвалов, предварительно отвинтив ее крепеж, – в нее удобно складывать всякую мелочь типа болтов, гидрокомпенсаторов и прочего. Если двигатель V-образный или оппозитный, у которых таких крышек по две, выберите наименее поцарапанную, чтобы к концу ремонта они стали одинаковыми.

Отвинтив натяжитель, ослабьте натяжение цепи ГРМ и скиньте ее со звездочек распредвалов. Сам натяжитель положите в крышку ГРМ. Не помещается? Швырните в ведро. Только не забудьте предварительно вылить из него отработку. Сливайте осторожно: в ведре, кроме масла, могут оказаться запчасти, заботливо сложенные туда дядей Федей.

Теперь снимайте распредвалы. Помните: если хоть один из них пропадет, двигатель – всяко бывает – может и не завестись. Соберите с пола гаража болты и гайки, которые вы рассыпали, наступив на крышку ГРМ, и впредь внимательно смотрите под ноги.

Возьмите крепкий ключ нужного размера, длинную трубу и с их помощью открутите болты крепления головки цилиндров. Вы считаете свою жизнь пресной и лишенной приключений? Тогда пользуйтесь только рожковыми ключами (если дядя Федя не разделяет ваши взгляды на жизнь, эвакуируйте его из гаража на безопасное расстояние). Болты и обломки гаечных ключей сложите в крышку ГРМ или, если не помещаются, в вышеупомянутое ведро. Снимите поддон, масляный фильтр и масляный насос. Изучите содержимое поддона. Может быть, кто-нибудь из предыдущих хозяев бросил в него монетку – по народной примете: чтобы еще раз вернуться к этому мотоциклу. Отвинтите болты, крепящие крышки коленвала, и выньте колено из двигателя. Проверьте, не остались ли на нем висеть шатуны с поршнями. Блок цилиндров отнесите в ближайшую мастерскую, в которой, возможно, согласятся его расточить. Мастеровые скажут, что точить надо под поршни конкретного размера. Поршней под ваш мотор в мотомагазине, естественно, нет. Если в Японию ехать не хочется, закажите их доставить. Вам пообещают привезти через две недели. Привезут через квартал, и не все, и не те. Вот тогда поезжайте в Японию. Вернувшись с поршнями, отнесите их вместе с блоком цилиндров на расточку. А пока будут растачивать цилиндры, договоритесь о шлифовке коленвала. С ним меньше хлопот, чем с поршнями, – японская виза у вас уже есть.

Можно приступать к сборке. Ее следует проводить в обратном порядке, перемещая дядю Федю по тем же точкам, с тем же количеством «чекушек».

После завершения сборки аккуратно вставьте ключ в замок зажигания и поверните его. Нажмите на кнопку стартера. Если после этого тишину гаража нарушит только храп дяди Феди, проверьте наличие лишних деталей на полках и на полу гаража.

Установите обнаруженные детали на свои места в двигателе и вновь нажмите на кнопку стартера. Если двигатель все равно не завелся, значит, вы забыли подключить аккумулятор. Присоедините его и попытайтесь снова. Случись, двигатель опять не запустился, будите дядю Федю – пускай теперь он разбирается. Сами тем временем почитайте руководство по ремонту.

Еще раз попытайтесь завести мотор. Снова не завелся? Не отчаивайтесь! Открутите пробку бензобака и прикрутите к ней другой мотоцикл. Нажмите на кнопку. Неужели снова не завелся? Значит, либо в баке нет бензина, либо сегодня просто не ваш день.

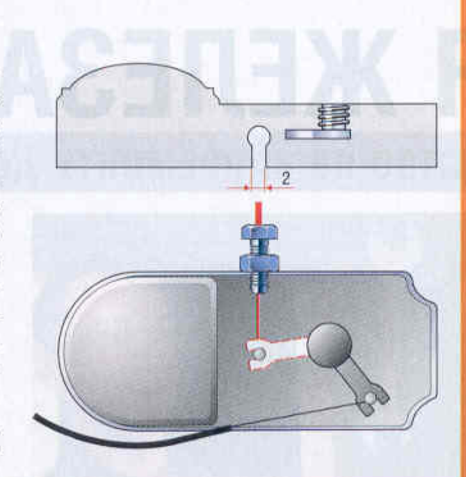
ПРИЛОЖЕНИЕ. Список необходимых запчастей и материалов: поршни (их количество зависит не от того, сколько поршней вам удалось извлечь из двигателя, а от числа цилиндров в нем); вкладыши шатунные + коренные; горючее (для дяди Феди – от 2 бут./день+ закусь).



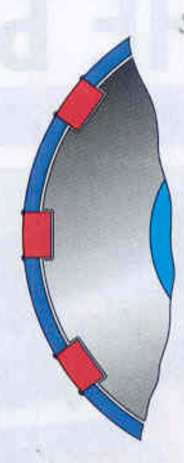
БЕРЕГУ СЦЕПЛЕНИЕ КАК ОКО

На «Минсках» привод механизма сцепления сконструирован неудачно: тросик подходит к крышке картера снизу, и это делает его уязвимым. Сняв правую крышку картера, переставил червячный механизм выжима сцепления на один виток по часовой стрелке. В верхней стенке крышки просверлил отверстие и, нарезав в нем резьбу М6, сделал к нему пропил шириной 2 мм. В отверстие вкрутил регулировочный болт, в него вставил тросик. Теперь он в безопасной зоне, регулировать сцепление стало намного удобнее.

Александр ЗЯБЛИЦКИЙ, Алтайский край, Красногорский р-н, с. Березовка



«СОЛДАТИКИ» СВОЕ ДЕЛО ЗНАЮТ



У ведущих дисков сухого сцепления кроссовых CZ выступы срываются намного быстрее, чем изнашиваются рабочие поверхности. Новые диски найти сложно, так что пришлось восстановить старые. В пазы корзины вварил «солдатиков» (стальные бруски прямоугольного сечения), расположив их так, чтобы они выступали внутрь на 3 мм, а снаружи были заподлицо. В ведущих дисках на месте сорванных выступов пропилил «ответные» пазы. Зазор между дисками и «солдатиками» – около 0,1 мм. Ведомые диски обточил на токарном станке по наружному диаметру до 123 мм. Отремонтированное таким образом сцепление «живет» намного дольше «родного» и не пробуксовывает, хотя я уменьшил площадь трущихся поверхностей.

Максим КАЗАКОВ, Москва

«ФОРТОЧКА» И ПРОЧ.

Ваш скутер стал медленно разгоняться, отказывается развивать максимальную скорость? Известная история – забился глушитель. Не спешите его резать, выколачивать нутро или, тем более, менять. Просверлите в глушащей части (в самой нижней точке) отверстие диаметром 3–3,5 мм и поездите километров 100–150. Все, что накопилось в глушителе – нагар, масло – вылетит в эту «форточку». А затем заглушите отверстие шурупом. И все!

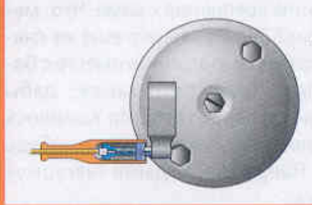
Многие столкнулись с тем, что у скутера Honda Dio очень быстро «кончаются» пыльники передней вилки – и вилка быстро выходит из строя. Выход: установите на перья гофры от энергоаккумулятора грузового автомобиля. Цена их в любом магазине автозапчастей – копейки, а от влаги и грязи они защищают гораздо эффективнее штатных пыльников.

Александр МОИСЕЕНКО, Северодонецк, Украина

КАПЮШОН

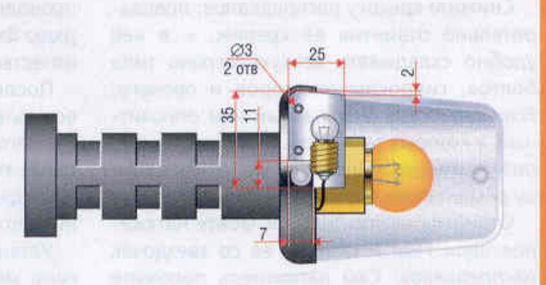
Поездишь в дождь – и в тормозные барабаны «Риг» и «Верховин» проникает вода. Тогда уж не гони: тормозит едва-едва. Я понял, что в передний барабан влага попадает не только в щель между ним и крышкой, но и через регулировочный винт тормозного троса. Я пытался сооружать «плотины»: надевал на трос отрезки шланга, заполнял прорезь винта консистентной смазкой... Ничего не помогло. Выручил резиновый колпачок свечи от автомобильного высоковольтного провода. Он «с головы до пят» укрыл регулировочный винт с контргайкой, плотно охватил трос.

Сергей АСТРОШАН, г. Рига, Латвия



«ГАБАРИТЫ» ДЛЯ ТУМАНА

Решил я сделать свой «Иж» более заметным в тумане. Встроил в штатные указатели поворотов (они с бесцветными стеклами) дополнительные лампы. Вырезал из листа жести два квадрата, согнул каждый полукругом, припаял к ним по патрону для лампочек мощностью 5 Вт – получились отражатели. Их вместе с патронами закрепил под стеклами передних указателей поворотов саморезами в верхние (ближайшие к кронштейну крепления) углы.



Если решите таким же образом усовершенствовать и задние указатели поворотов, позаботьтесь, чтобы дополнительные лампочки светились красным.

Виктор ШОКОВ, г. Волгоград

БОРЬБА С ИЗБЫТКАМИ

После того, как я установил на переднее колесо «Восхода 3М» низкопрофильную покрышку, мотоцикл обрел избыточную поворачиваемость. Неудивительно: уменьшился вылет передней вилки. Вернуть былую управляемость мне удалось без особенных переделок. Воспользовался распорной втулкой (она стоит под верхней траверсой), закрытой пластмассовым колпачком. Установил ее над верхней траверсой. Траверса опустилась, и перья вилки выдвинулись на 25 мм. Единственное, что пришлось изменить, – кронштейны фары. Их укоротил на те же 25 мм. Гофры такое удлинение пережили: работают нормально и не рвутся.

Александр МАСЛОВ, г. Курган

Ведущий рубрики Борис ДАХНОВСКИЙ

Вниманию авторов! Направляя материалы в редакцию, обязательно указывайте ваши фамилию, имя и отчество (полностью), паспортные данные (серию, номер, кем и когда выдан), дату и место рождения, адрес и номер телефона.



Письма направляйте по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, «Мото» или на E-mail:moto@zr.ru.

Хочу установить на свою Jawa-350/638 систему раздельной смазки, какая применяется на Jawa-350/640 Tramp. Какие для этого потребуются детали?

Михаил МУМИНОВ, г. Звенигород Московской обл.

Будут нужны: левая крышка картера вместе с насосом, другая ведущая шестерня моторной передачи, маслобак с трубопроводами и впускной патрубок. Сразу предупреждаем, что достать эти детали даже в Москве очень сложно, ведь Jawa-350/640 Tramp не поставлялась массово в нашу страну.

Можно ли переоформить документы на мотоцикл на другого владельца, если аппарат не на ходу?

Роман ИЗМАЙЛОВ, г. Переславль-Залесский Ярославской обл.

Можно, для чего его следует привезти в отделение ГИБДД (например, в прицепе) – для снятия с учета, а затем постановки на учет новым владельцем. После осмотра и сверки номеров на раме и двигателе вам выдадут ПТС с отметкой и свидетельство о регистрации без талона прохождения техосмотра. Ездить на таком мотоцикле можно будет только после приведения его в технически исправное состояние, оформления ОСАГО и прохождения техосмотра.

Что изменится в работе двигателя «Восход-3М», если на него установить карбюратор К-62Д и лепестковый клапан?

Андрей ПАНОВ, г. Вышний Волочек Тверской обл.

К-62Д, предназначенный для «Иж-Юпитер 3», ничего хорошего «Восходу-3М» не даст: ухудшится запуск, динамика разгона, увеличится расход топлива. Если неймется заменить карбюратор, купите К-65В. Цилиндр и картер этого мотора не рассчитаны на установку лепесткового клапана.

На письма отвечали Иван КСЕНОФОНТОВ, Борис ДАХНОВСКИЙ

Письма без указания имени автора редакция не рассматривает.



Квадроциклы Bombardier.
Новое поколение.

Утилитарный двухместный квадроцикл





Traxter Max

Квадроцикл для путешествий





Outlander

Двухместный квадроцикл для путешествий



Outlander Max

* ПО ОЦЕНКЕ АМЕРИКАНСКОГО ЖУРНАЛА ATV Magazine

ПРОДАЖА, ГАРАНТИЯ, СЕРВИС
У ОФИЦИАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ ПО ВСЕЙ РОССИИ

КОМПАНИЯ ROSAN АВТОРИЗОВАННЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР BOMBARDIER ПО РОССИИ



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, СОФИЙСКАЯ 79
(812) 102-4040, ФАКС (812) 101-78 11

ДИЛЕРСКАЯ СЕТЬ BOMBARDIER
WWW.ROSAN.SPB.RU

БОЙСЯ ДВОЙНИКОВ!

«Мотоцикл Минск. Эксплуатация, ремонт: пособие по ремонту». Состав. К. П. Быков; ред. Т. А. Шленчик. – Чернигов: «Ранок». 1998. – 160 с.

«Ну, владельцам «Минсков» везет», – подумал я, покупая книгу с броской обложкой. В «Мото» № 2-2004 мы уже обозревали две брошюры по белорусским мотоциклам, выпущенные издательствами «ПОНЧиК» и «Ранок». То, что я сейчас взял в руки, – тоже «Ранок», только теперь на обложке вместо закопченных деталей 4-тактного автомобильного мотора, как в предыдущем издании, изящного вида байк и гора деталей мотоциклетного происхождения.

Однако присмотрелся – и это невпопад: байк, оказывается, импортный (хотя подписано: «Серия книг «Отечественная мототехника»), да и детали вовсе не от «Минска»...

Ладно, не терпится взглянуть на обновленное содержание – г-н Быков, скорее всего, устранил недостатки прежних двух выпусков о минских аппаратах. И снова шок: содержание всей книги до запятой копирует прежний выпуск!

«Ранок» задумал переиздать все ранее выпущенное с новыми обложками, но совершенно не меняя содержания? Я вернул книгу продавцу. И вам покупать ее не советую.

СЕРОВАТО, НО – БЕСТСЕЛЛЕР

«Автомобильные бензиновые двигатели» /А. В. Дмитриевский, – М.: Издательство «АСТ», Издательство «Астрель», 2003. – 128 с.

Анатолий Дмитриевский хорошо известен в среде инженеров и научных работников автопрома, поэтому весть о выходе новой его книги позвала к книжным развалам. Нашел и... Эх, издатели: уже бегло пролистнув, разочаровался. Иллюстрации черно-белые, и их совсем немного... Но купил и не пожалел.

Доступным языком увлекательно описано, что творится в мире современных моторов. Несмотря на заявленную автором автомобильную направленность, практически все сведения интересны и мотоциклистам, ведь двигатель – то общее, что нас роднит. Описываются тенденции развития современных моторов, есть сведения и о самых последних разработках 2-тактников с непосредственным впрыском бензина. Популярно и грамотно описаны системы зажигания (от контактных до микропроцессорных) и питания (от карбюраторных до впрысковых). Интересен раздел о современных системах газораспределения с изменяемыми фазами.

Невысокая цена (36 руб.), полнота и достоверность информации, несомненно, сулят успех изданию.

Обзор новинок провел Иван КСЕНОФОНТОВ









«КОЛЬЦО»

ЧЕМПИОНАТ СТАНОВИТСЯ БОГАЧЕ



В конце мая стартует 6-й чемпионат России по шоссейно-кольцевым мотогонкам. Президент комиссии МФР по ШКМГ Борис ГЕРЕЛИС рассказывает, каким будет «кольцевой» сезон.

Нас с вами ждет еще более интересная и насыщенная, чем в прошлом году, программа. С мая по сентябрь пройдут целых шесть этапов: три – в Санкт-Петербурге, один – на Дмитровском автополигоне, а еще два – в подмосковном Мячково.

Гонок стало больше. Но многих волнует, каким будет уровень соревнований? Меня догоняют слухи: дескать, поскольку из числа участников выбыла сильная команда «Юкос Моторспорт» (мы из этого не делаем тайну), то упадет соревновательность чемпионата... Я так не считаю, и со мною соглашаются те, кто знает о складывающейся ситуации. Есть все основания полагать, что сезон–2004 станет не менее, если не более зрелищным и интересным. Помимо команд, которые традиционно выступают в наших соревнованиях, интерес к участию в них проявляют компании «Гранмото» и «Италмото», официальные дистрибьюторы в России марок Ducati и Aprilia. Представительство BMW также рассматривает возможность заявить о себе. Известный мотогонщик Александр Московка, возможно, возглавит еще одну команду. Активно проявляют интерес к чемпионату и новички-«-личники» – те, кто в прошлом году не успел выйти на старт, но мечтает во что бы то ни стало испытать себя в роли гонщика. И даже тем из них, у кого нет ни собственного мотоцикла, ни экипировки, будет предложена такая возможность: на технической базе бывшей команды «Юкос Моторспорт» создана первая коммерческая команда, предлагающая всем желающим полное гоночное сопровождение. Для автомобильного «кольца» такая услуга давно стала обычной формой выведения на старт новых участников, так что эта «обкатанная» технология поможет и нам «поднять» новые гоночные таланты. Отсюда вывод: и количество кольцевиков-индивидуалов, и число команд возрастет.

Приток спортсменов стимулирует и регламент чемпионата – он существенно изменен. Главное: теперь чемпионат приобрел статус открытого. Это означает, что спортсмен любой страны на общих основаниях с российскими пилотами может завоевать титул чемпиона России. Мы поднимаем заинтересованность гостей и тем, что сумму стартового взноса для них сократили вдвое. Следующее: вплоть до первых стартов продолжим привлекать спонсоров чемпионата. Обращаю внимание, речь идет об изыскании средств для поддержания не отдельных команд, а чемпионата в целом. Зачем? Объяснять, думаю, излишне: для создания максимально весомого призового фонда, а также для того, чтобы превратить чемпионат в респектабельное, а значит, и привлекательное спортивное мероприятие. Более того, ищем – и уже находим – средства не только в России.

«Вдогонку» к этой информации добавлю, что совместно с прибалтами мы организуем гонки на Кубок Восточной Европы. Два этапа пройдут в Петербурге на «Невском кольце», а также на подмосковной трассе в Мячково. И если уж заговорили не только о чемпионате, а и о «кольцевом» сезоне в целом, хочу добавить, что в Мячково зрителей ждет приятный сюрприз: здесь параллельно с автомобильными соревнованиями на Кубок Honda Civic Cup пройдут и мотогонки. Теперь, надеюсь, всем ясно, что российское «кольцо» по-прежнему в развитии.

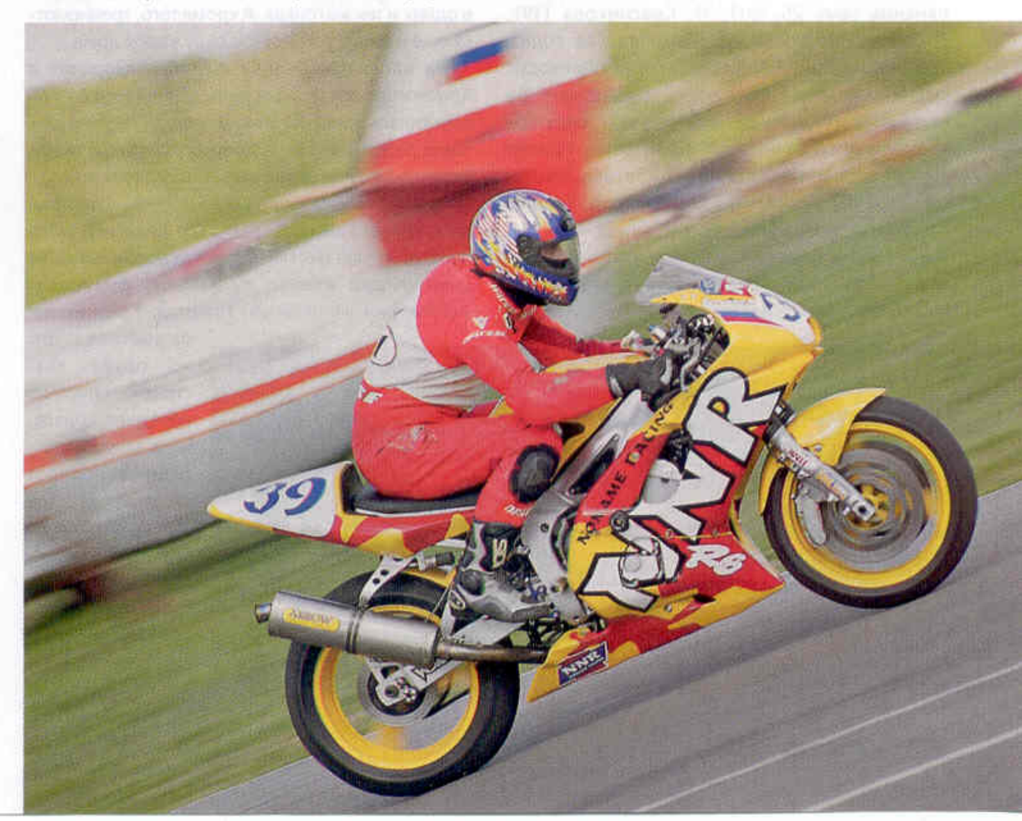
Начиная с нынешнего года, помимо шоу-программы – стант-райдинга (трюки на мотоциклах), станем проводить презентации новых моделей мотоциклов, поступивших в российские мотосалоны. Собираемся устраивать конкурсы, разыгрывать призы среди зрителей. Кто будет спорить с тем, что это подогреет их интерес к чемпионату и к шоссейному мотоспорту вообще. С той же целью ведем переговоры со спортивными телеканалами о трансляции гонок или показе репортажей в записи. Пока не могу сказать, что телевизионщики с распростертыми объятиями летят нам навстречу, но результаты есть.

Не могу не добавить: в сезоне 2005 года перспективы у российских кольцевиков открываются еще более широкие. Мы ожидаем, что уже в конце нынешнего лета–в начале осени будет уложен асфальт на первоклассной трассе, которая создается по стандартам motoGP, а к началу следующего сезона появится полный комплекс сооружений трассы*. Значит, в этом году есть смысл бороться во всю силу и приобретать опыт, чтобы в новых, лучших условиях сделать качественный рывок в мастерстве. Приглашаю всех, не только мотоциклистов, увидеть, что такое современный шоссейно-кольцевой спорт.

Чемпионат России по шоссейно-кольцевым мотогонкам 2004 года

22–23 мая	Санкт-Петербург
6 июня	Дмитров (МО)
25–26 июня	Мячково (МО)
3–4 июля	Санкт-Петербург
24–25 июля	Санкт-Петербург
20–21 августа	Мячково (МО)

*Подробности о новой трассе в следующем номере «Мото» – **ред.**



→ ГОНКИ НА ЛЬДУ



ХВАТИТ ЛИ ЗАПАСА ПРОЧНОСТИ?

Россияне в чемпионате мира нынешнего года вновь диктуют правила игры.



ПОПАЛИ ПОД «СОКРАЩЕНИЕ»

Десять российских гонщиков, минуя отборочные «четвертушки», без потерь прошли в полуфинал 39-го чемпионата. Организаторы рассортировали всех участников по двум «площадкам» – в Швеции и России. Все наши, а их трое – Н. Красников, И. Иванов и В. Лумпов шведское «сито» отбора миновали без проблем – заняли 1, 4 и 5 места. Другой полуфинал – в Луховицах. Россияне возглавили турнирную таблицу, на седьмой строке австриец Франц Цорн.

– Федерации зарубежных стран-участниц чемпионата обратились к МФР с просьбой сократить количество россиян в Гран-при, – пояснил тренер нашей сборной Александр Тарарин. – Их понять, в принципе, можно. Выходило, что в финал попадали 10 человек от России, еще двое – Кирилл Дрогалин и Юнир Базеев – под флагом Белоруссии. Это из 16 участников, не считая двух запасных! Иностранцы недовольны: «Это что ж выходит, открытый чемпионат России?..». Наша федерация уступила несколько мест.

Таким образом, из отборочных соревнований в Луховицах в финал прошли только Дмитрий Буланкин, Юрий Поликарпов, Максим Захаров и Дмитрий Хомицевич. Как ни обидно, под «сокращение» попали Станислав Архипов, Александр Балашов и Максим Барабошкин (они заняли в полуфиналах 5, 6 и 8 места).

В финале мотогонщики из семи стран: России (7 человек), Германии (3), Белоруссии (2), по одному из Швеции, Финляндии, Австрии и Чехии. Победитель определится после восьми Гран-при: в Красногорске (1 и 2 этапы), Уфе (3 и 4), Ассене (Голландия, 5 и 6) и Берлине (Германия, 7 и 8).

После всех отборочных соревнований специалисты сходились в одном: в финале предстоит «рубка». В числе главных претендентов на высший титул из молодых называли Д. Буланкина (ему 25 лет), Н. Красникова (19), Д. Хомицевича (25), И. Иванова (24 года). Рейтинг объясним: в сборной России проходит смена поколений, молодежь «наступает» на именитых. Не меньше шансов на победу сохранили титулованные – бронзовый призер чемпионата мира-2003 В. Лумпов, экс-чемпион мира К. Дрогалин, экс-чемпион Европы Ю. Поликарпов, а вместе с ними вице-чемпион мира немец Гюнтер Бауэр, чех Антонин Клатовски. Эти парни, «сидя в засаде», не дают нашим лидерам расслабиться.

НУ И ЧТО, ЧТО ЗИМА ДЛИННЕЕ!

Российский лед отличается от европейского. Наш – натуральный, за рубежом он искусственный. На европейских треках, по сравнению с нашими, меньший радиус поворота (более «сплющенный» овал), его гонщики проходят с меньшей скоростью. Естественно, преимуществом на таких треках пользуются более мощные моторы – с ними динамичнее ускорение.

По мнению специалистов, уровень мастерства россиян и иностранцев, выступающих на «мире», нынче выровнялся. Раньше считалось, что наши «ледовики» побеждали благодаря климату – в России длинная зима, значит, лучше условия для поддержания спортивной формы. Сейчас этот фактор уже не решающий. В последние годы европейцы проходят тренировочные сборы вместе с нашими спортсменами в России, участвуют в одних и тех же гонках. А кроме того, тренируются еще и на искусственном льду у себя дома.

На натуральном льду стадиона «Зоркий» в Красногорске в первый день гонок температура опустилась до –15°С. В такую погоду лед под шипами легко колется, и дорожку разбили за несколько заездов, в поворотах образовались глубокие колеи. Для наших все нипочем – они были в ударе! Главный заезд, где разыгрывались первые четыре места, стал чисто российским: на старт вышли Иванов, Красников, Хомицевич и Буланкин. Не повезло Николаю Красникову: он выиграл старт, но позже «застрял» – спустило переднее колесо, и на входе в последний поворот он упал. Так как это был последний круг и падение одного из участников не создавало опасной ситуации, гонку не остановили. Первым на финише отметился Хомицевич, следом финишировали Буланкин и Иванов.



На второй день потеплело до –8°С, болельщики из-за рубежа (в Красногорск приехали и они) с флагами и дудками мерзли на трибунах среди 10-тысячной толпы. Но и на этот раз в финале не было иностранцев. Правда, теперь назвать заезд чисто российским можно было лишь условно: в нем участвовал «российский белорус» Дрогалин. Вместе с ним на старт выехали Лумпов, Иванов и Буланкин. Лумпов победил. На третьем и четвертом местах, соответственно, Иванов и Дрогалин.

В Уфе в финальных заездах вновь «выясняли отношения» россияне: в первый день победил Лумпов, во второй – Хомицевич.

РАНО РАССЛАБЛЯТЬСЯ

Николай Красников, пропустивший из-за травмы второй красногорский этап, все еще в числе претендентов на высший титул. В Уфе он выступал с травмой левой ноги, а потому проходил повороты, не касаясь льда коленом. Результат впечатляющий: 5-е место в первый день, 2-е – на второй. Зрелую езду молодого спортсмена отметил легендарный гонщик Александр Московка:

– У Николая очень хорошая, красивая посадка. Парень не проиграл ни одной гонки в полуфинале. Он – будущее российского мотоспорта.

Для некоторых все эти события поставили под сомнение авторитет иностранных ледовиков. Не стоит спешить с выводами, ведь оставшиеся гонки пройдут на искусственном льду европейских треков. Вот что сказал по этому поводу Александр Тарарин:

– Вспомните прошлогодний предпоследний этап чемпионата мира в Ассене. Тогда в главный финал второго дня не пробился ни один россиянин. Думаю, что иностранцы еще способны конкурировать с нашими на равных.

Интрига чемпионата сохраняется.

Чемпионат мира-2004 (после 4 этапов)
1. В. Хомицевич (РФ) – 84 очка; 2. Д. Буланкин (РФ) – 74; 3. В. Лумпов (РФ) – 73; 4. И. Иванов (РФ) – 67; 5. Н. Красников (РФ – 14, 16, 8, 13) – 51; 6. К. Дрогалин (Белоруссия) – 51; 7. Ю. Базеев (РФ) – 50... 11. Ю. Поликарпов (РФ) – 34... 17. М. Захаров (РФ) – 12...

ГОНКИ НА ЛЬДУ

НА ЧЕМ ЕДУТ?

Хороший мотоцикл – половина успеха. В гонках на льду весь мир использует чешскую Jawa. На самом же деле, у участников чемпионата мира от базовой модели остаются только название да коробка передач. Все остальное – эксклюзив, не выходящий за рамки технических требований FIM: мотор 1-цилиндровый, 4-тактный, 500-кубовый и не более 2-х клапанов в головке цилиндра. Топливо – метанол. Никто из гонщиков никогда не афиширует возможности своего мотора, не раскрывает секретов «химии». Однако в кулуарах приходилось слышать, что у кого-то из иностранцев на стенде движок выдавал 75–76 л. с. Это при весе мотоцикла 110 килограммов!

Сколько стоит мотоцикл участника Гран-при? Точного ответа не существует. Стандартная Jawa обходится в $8–9 тысяч. Подготовленный двигатель – до $30 тысяч. Вдобавок сегодня уже никто не ездит на стандартной ходовой. Рама – тоже результат технического творчества. Многие используют голландскую раму (ее сконструировал участник чемпионатов мира предыдущих лет Тайтэ Боотса), кто-то переделал ее под свой стиль езды. Некоторые создают собственные конструкции. Не обязательно трубчатые. По мнению спортсменов, лучшая «ходовка» сегодня – у мотоцикла благовещенского гонщика Сергея Барабошкина. Изобрел и изготовил ее Сергей Чайка – механик гонщика. Рама исключительной жесткости состоит из двух мощных алюминиевых пластин. Маятник и амортизатор – от кроссовой Honda.



Хитрости шипования колес идут под грифом «совершенно секретно». Длина шипа не должна превышать 28 миллиметров над покрышкой. Общепринятый стандарт: заднее колесо – размером 21 дюйм, шипов на нем вмещается до 175 штук; переднее колесо – 23 дюйма, 120–125 шипов. Расположение шипов стартового или виражного рядов не регламентируется. Но что внутри покрышки? У каждого свои «примочки».

БИФШТЕКС ИЗ «ЗУБРОВ»

В финале личного чемпионата Европы-2004 в подмосковных Луховицах молодежь атаковала позиции заслуженных. А стартовали многократные чемпионы мира А. Балашов, К. Дрогалин, победитель евротурнира прошлого года Д. Буланкин, чех Антонин Клатовски и другие именитые. Нелегко пришлось молодым. Блестяще выступил отстаивавший свой титул Буланкин – снова стал чемпионом континента. Второе место неожиданно занял представитель нового поколения Дмитрий Хомицевич. «Бронза» у Сергея Макарова, недавно выигравшего чемпионат страны среди юниоров.

А где же наши именитые? Балашов – шестой, Богданов – седьмой, Дрогалин – одиннадцатый.



Дмитрий БУЛАНКИН

В ОТСУТСТВИЕ ФАВОРИТА

Двукратный чемпион России среди юниоров Николай Красников (Уфа) в нынешнем сезоне нацелился на штурм вершин в мировом первенстве, и только поэтому нынешний юниорский чемпионат страны в Каменск-Уральском прошел без него. По оценкам специалистов, в его отсутствие высший титул должен был перейти к Дмитрию Хомицевичу (младшему брату чемпиона мира Виталия Хомицевича). Основания на то были: в нынешнем сезоне новичок стал четвертым во «взрослом» финале. Другие ставили на Даниила Иванова (младшего брата Ивана Иванова). Третьим называли фаворитом Станислава Архипова, вице-чемпиона России 2003 года.

Не тут-то было! Прогнозы спецов опроверг гонщик луховицкого «Спартака» Сергей Макаров: он не уступил соперникам ни единого очка. Титул вице-чемпиона выиграл местный юниор Эдуард Крысов. А бронзу в перезаезде младший Хомицевич уступил Павлу Чайке из Благовещенска.

НОВОСТИ

НОВОВВЕДЕНИЕ МФР

Комиссия мотокросса МФР утвердила новое правило: в летнем чемпионате России спортсмены смогут выступать одновременно в двух классах. Для удобства гонщиков заезды в ведущих классах «125» и «250» будут проводить в разные дни.

ВЕТЕРАНЫ, СУШИТЕ ПОРОХ!

С 2005 года будет разыгрываться Кубок FIM среди ветеранов-кроссменов. Возрастные категории пока не определены. В рамках подготовки к соревнованиям в России 21–22 августа пройдет Кубок FIM среди спортсменов старше 40 и 50 лет. Организацию соревнований взял на себя клуб «Мастер» из Коломны на местной трассе «Анина дача».

ЭВЕРТС «ПРИКИНУЛСЯ»

Спортивный сезон в «мировом» кроссе традиционно открывают соревнования «Starcross». Спортсмены называют их «прикидочные заезды». На этот раз они прошли на итальянской трассе в Мантове. В классе MX1 подиум оккупировала команда Rinaldi Yamaha. На верхнюю ступеньку поднялся чемпион мира бельгиец Стэфан Эвертс.

«ПОЗАБАВИЛИСЬ» НА ПЛЯЖЕ

На дюнном побережье Ла-Манша прошла 29-я гонка «Эндуро де Туке». В этой самой массовой в мире мотогонке приняли участие свыше 950 спортсменов. После 12 кругов и трехчасового спринта по песку во второй раз выиграл француз Жан-Клод Муссэ на Honda 450CRF. Honda одержала свою десятую победу среди производителей.

«ДОСТАЛИ» ЭТИ РУССКИЕ...

На замену соревнованиям «Мастер шипов» пришел 3-этапный турнир Golden Ship. Одно из условий этих гонок на льду – ограниченное участие «крутых» гонщиков: их результаты не считают зачетными. Ограничение направлено в первую очередь против превосходящих сил россиян: своими бесконечными победами они «достали» европейцев.

На первый этап в Швейцарию наших вовсе не пригласили, а на второй в Германию позвали действующего чемпиона мира Виталия Хомицевича и двукратного чемпиона мира 50-летнего Сергея Казакова. Первый от участия отказался («не очень-то и хотелось!»), его стартовый жилет с № 1 был передан мэтру из Уссурийска. Казаков дважды попадал во второй по значимости финал «B» и зарабатывал в них по 8 очков (которые по вышеуказанным обстоятельствам не засчитывались).

После двух этапов гонку за «золото» возглавил голландец Джонни Тюинстра.

«ЗОЛОТОЙ ШЛЕМ» УЛЕТЕЛ В ДАНИЮ

В Австралии прошел 4-этапный традиционный международный турнир по спидвею «Золотой шлем Джека Даниэлса». Представители России в этот раз в гонках не участвовали. Главный трофей достался датчанину Джону Йоргенсену.

MotoGP

МИССИЯ БАРРУША

Закончились будни межсезонья, начинается праздник гонок. Впрочем, для кого стартующий 18 апреля чемпионат будет праздником, станет ясно только 31 октября, после окончания последнего Гран-при в Валенсии. Пока же нам только что и остается делать прогнозы.

Сначала о последнем «кадровом решении» – последнем по срокам принятия, но далеко не последнем по значимости: last but not least, как говорят англичане. Еще бы, ведь речь идет о пилоте команды-победительницы нескольких прошедших чемпионатов – Repsol Honda. Именно из этой команды в Yamaha ушел самый знаменитый из действующих пилотов современности Валентино Росси. Кто заменит непобедимого?

Для Repsol выбор не был простым. Прошло немало времени, прежде чем объявили: Росси заменит бразилец Алессандро Барруш. Именно так – Алессандро – звучит его полное имя, хотя в кругах MotoGP гонщика принято называть на американский манер – Алекс.

И во время прошлого межсезонья Барруш был у всех на устах – тогда он перешел из Honda в Yamaha. Смысл этого перехода никто не понял. В конце того чемпионата, получив в свое распоряжение четырехтактную Honda RC211V, Барруш сумел выиграть две гонки из четырех и завоевать два подиума. Казалось, что Алекс поймал победный ритм и в следующем году продолжит радовать поклонников. Но, увы, неожиданный и ничем не мотивированный тот самый переход в Yamaha означал для спортсмена потерю целого года. Сезон 2003 года он закончил только на девятой позиции, всего лишь однажды поднялся на подиум. Наверняка до начала прошлого чемпионата он рассчитывал на более убедительный результат, ведь два предыдущих года останавливался буквально в шаге от призового третьего места в общем зачете.



Стартовый лист чемпионата

Номер	Гонщик	Мотоцикл
3	Макс Бьяджи	Honda
4	Алекс Барруш	Honda
6	Макото Тамада	Honda
7	Карлос Чека	Yamaha
9	Нобуатсу Аоки	Proton
10	Кенни Робертс	Suzuki
11	Рубен Чаус	Ducati
12	Трой Бэйлисс	Ducati
15	Сете Жибернау	Honda
17	Норик Абе	Yamaha
21	Джон Хопкинс	Suzuki
33	Марко Меландри	Yamaha
45	Колин Эдвардс	Honda
46	Валентино Росси	Yamaha
50	Нейл Ходжсон	Ducati
56	Шинья Накано	Kawasaki
65	Лорис Капиросси	Ducati
66	Алекс Хофманн	Kawasaki
67	Шэн Берн	Aprilia
69	Ники Хайден	Honda
80	Кертис Робертс	Proton
99	Джереми Мак Уильямс	Aprilia

И в нынешнем сезоне Барруш, как и в предыдущие, будет выступать под номером «4», но только потому, что Лорис Капиросси, занявший в прошлом году четвертое место, на причитающийся ему четвертый номер не претендовал.

Насколько быстро Баррушу удастся вновь адаптироваться к Honda? Пока можно ориентироваться только на результаты тестов на трассе Филипп Айленд – здесь «старый-новый» пилот команды-лидера показал только шестой результат. Лучшее время на тестах в Австралии у Макса Бьяджи – 1'30.21. Чуть похуже результаты еще троих пилотов Honda – Колина Эдвардса, Сете Жибернау и Ники Хайдена. И только пятое время у Валентино Росси, лучшего из Yamaha. Он уступил Бьяджи совсем немного – всего-то около 0,6 секунды. При этом его время, зафиксированное на финише, лучше, чем у более опытного пилота Yamaha Карлоса Чеки, – на секунду и 16 сотых. Иногда кажется, что Росси все равно, на чем ехать. Даже на Yamaha M1 он показывает вполне достойные результаты. Впрочем, сам Росси настроен совсем не оптимистично. «Мы еще не готовы к чемпионату», – сказал он после тестов в Австралии, обратив особое внимание на недостаток мощности и не удовлетворившую его управляемость мотоцикла.

Нельзя обойти вниманием результаты пилотов Ducati. Лорис Капиросси проехал трассу Филипп Айленд с седьмым временем – 1'30.97, а Трой Бэйлисс с восьмым – 1'31.64. Новобранец Ducati Нейл Ходжсон показал результат на секунду хуже, чем Бэйлисс. Лиха беда начало...

Календарь чемпионата мира-2004

Дата	Гран-при	Трасса
18 апреля	GP Африки	Факиса Фривэй
2 мая	GP Испании	Херес
16 мая	GP Франции	Ле-Ман
6 июня	GP Италии	Мюджелло
13 июня	GP Каталонии	Каталония Монтмелло
26 июня	GP Голландии	Ассен
4 июля	GP Рио	Им. Нельсона Пике
18 июля	GP Германии	Заксенринг
25 июля	GP Британии	Донингтон парк
22 августа	GP Чехии	Брно
5 сентября	GP Португалии	Эшторил
19 сентября	GP Японии	Твин ринг Мотеги
2 октября	GP Катара	Лозаил Рэйстрэк
10 октября	GP Малайзии	Сепанг
17 октября	GP Австралии	Филипп Айленд
31 октября	GP Валенсии	Валенсия

Чуть лучше время у еще одного новобранца Aprilia – Шена Бёрна.

Пока по итогам австралийских тестов можно достаточно уверенно сказать только одно: на победу в чемпионате будут претендовать пилоты Honda и Валентино Росси. Впрочем, мы уже неоднократно убеждались, что у результатов тестов и результатов чемпионата мало общего.

Виктор МАМОНТОВ, обозреватель телеканала «Спорт» – специально для «Мото».

ТРИАЛ



Такахиши ФУДЖИНАМИ

...И ШОТЛАНДЕЦ «СДУЛСЯ»

Непобедимый в «классике» шотландец Дуг Лампкин, попадая в замкнутое пространство, скисает – будто ему не хватает воздуха. И ни о каком соперничестве с действующим чемпионом мира по триалу в зале – испанцем Адамом Рагой сегодня и речи быть не может! За прошедшие восемь этапов чемпионата мира Лампкин отстал безнадежно. Более того, его настиг японец Такахиши Фуджинами.

На Гран-при Испании (6-й этап) Лампкин просто «отбывал номер». Рага же был безупречен! После острой схватки на Гран-при Италии (7 этап) к финалу Лампкин и Рага подошли с равным количеством штрафных очков. И Дуг снова «сдулся»: на прыжке в высоту он сбил два бруска. Обскакать Лампкина в такой ситуации Рага счел за честь. Фуджинами тоже не упустил своего и еще на два пункта сократил разрыв от шотландца.

Легкая победа Раги на Гран-при Португалии (8 этап) вселила в него уверенность в победу в чемпионате:

– Сейчас у меня классный мотоцикл Gas-Gas, так что в нынешнем сезоне надеюсь выиграть чемпионат мира в «классике».

Чемпионат мира по триалу в зале (положение после 8 из 11 этапов): 1. А. Рага (Испания, Gas-Gas) – 74 очка; 2. Д. Лампкин (Великобритания, Montesa-Honda) – 54; 3. Т. Фуджинами (Япония, Montesa-Honda) – 54; 4. Габестани (Испания, Beta) – 39; 5. М. Фрейха (Испания, Montesa-Honda) – 36; 6. Г. Джарвис (Великобритания, Sherco) – 31.

ГОНКИ НА СНЕГОХОДАХ

НЕ ДУЙ ВО ВСЮ ДУРЬ

Можете сомневаться, но это так: эндуро на снегоходах в нашей стране становится даже более популярным, чем на мотоциклах.

Чемпионат России-2004 по эндуро на снегоходах собрал невиданное количество участников: в четырех этапах (Екатеринбург, Санкт-Петербург, а также Яхрома и Ильинское, что в Подмосковье) на старт вышли более ста (!) спортсменов.

Идеолог российского эндуро мастер спорта Александр Никитин прогнозирует: в скором времени снегоходное эндуро станет в стране национальным видом спорта. Залог тому – наш уникальный климат, необозримые снежные просторы. И главное – демократичность вида спорта, его максимальная приближенность к естественной езде по так любимой в народе заснеженной природе. Для непрофессионала хорошо и то, что в эндуро нет группового старта – снегоходы стартуют поодиночке. Не требуется гнать во всю дурь, основная задача – соблюдая график, проехать по контрольным пунктам (КП). А уж если хочется «зажечь» – для этого есть короткие дополнительные участки («допы»). Еще одно достоинство: соревнуясь в эндуро, можно быстро, эффективно и в хорошей компании овладеть техникой езды.

Нынешние гонки прошли в двух классах машин: «Свободный» – 1000 см^3 и «Отечественный» – 500 см^3. Причем «Свободный», который собрал весь «импорт», по численности многократно превосходил «Отечественный». Это – тенденция: у российского любителя гонок по снежной целине появились деньги.

Чемпионат России-2004

Класс «Свободный»: 1. Николай Грачев (Тюмень); 2. Леонид Носков (Киров); 3. Сергей Грачев (Тюмень). Класс «Отечественный»: 1. Сергей Соколов (Москва); 2. Олег Березин (Златоуст); 3. Максим Пехтерев (Санкт-Петербург).



ПРЫЖОК В ЧЕСТЬ ГУБЕРНАТОРА

Трасса в «Парке Экстрим» (Яхрома, Моск. обл.) строилась для мотокросса. Но она оказалась и идеальным местом для кросса на снегоходах. Здесь во второй раз разыграли Кубок губернатора Московской области. Лучше всех прыгал и брал подъемы Сергей Грачев из Тюмени. Ему достался главный приз. На втором месте его брат Николай, на третьем – москвич Сергей Зоткин.



НОВОСТИ

ПРИТЯЗАНИЯ ЮНЦА

Чемпион мира-2004 по триалу среди юниоров 20-летний англичанин Шон Моррис сделал ряд дерзких публичных заявлений о своей готовности покуситься на «небожителей» «взрослого» триала. Обоснованность притязаний гонщика подтвердил один из руководителей проумотеров чемпионата мира. Что же, тем интереснее будет чемпионат.

ДОПИНГ – ОЛЕНИНА

С нынешнего года FIM проводит личный чемпионат мира. Гран-при Норвегии выиграл двукратный обладатель Кубка мира 29-летний финн Янне Тапио на снегоходе LYNX. Впереди два этапа в Швеции и Финляндии.


Янне ТАПИО

О лидере. Янне Тапио из финского городка Рованием, сел на сноубайк в 6 лет. Становился по четыре раза чемпионом Европы и Скандинавии, 13 раз – Финляндии. «Допингом» для себя считает мясо северного оленя – без него не обходится ни одна его трапеза. И

ИЩИТЕ ПРИКЛЮЧЕНИЙ?

Ралли-рейд – самый либеральный, самый экстремальный и самый безопасный вид мотогонок, ведь график движения в рейдах – свободный. Он объединяет в себе эндуро, мотокросс, туризм.

В нынешнем сезоне чемпионат и Кубок России пройдут в самых разнообразных природных зонах – от Прикаспийских пустынь до северных лесов Карельского перешейка. Если в вас еще не погас огонек авантюризма и романтика странствий вам ближе, чем тихий домашний уют, если в вас живет дух искателя приключений и вы верите в свои силы, – это для вас!

Приглашаем присоединиться. Наши координаты sazonov@kotelniki.ru

Календарь соревнований-2004

19-23.04 Мини-баха «Суоранда» (С.-Петербург) – Кубок России

19-23.05 Ралли-рейд «Астрахань» (Астрахань) – чемпионат России

2-4.07 Баха «Россия» (Центральный регион) – чемпионат России

2-5.09 Баха «Тихий Дон» (Ростов-на-Дону) – чемпионат России

17-18.09 Баха «Nord-West» (С.-Петербург) – Кубок России

1-2.10. Мини-баха «Коломна» (Коломна) – Кубок России

22-23.10 Мини-баха «Жемчужина» (Туапсе) – Кубок России

С ПОПРАВКОЙ НА ДОСТАТОК

Замечено: зимний чемпионат России размежевал спортсменов не только на сильных и слабых, но и на бедных, богатых и очень богатых. Есть у спортсмена деньги, – он покупает шипованную резину и стартует в классе «на шипах». Нет искомой суммы – соревнуется «без шипов». Впрочем, это обстоятельство не снижает интереса к самому чемпионату и не позволяет расслабляться.



Прошедшая зима была украшена «охотой», которую в классе «Открытый на шипах» устроили юные Дмитрий Паршин и Геннадий Севастьянов на более именитого Максима Лебедева. Первый этап в Зеленограде Лебедев провалил: в первом заезде пришел седьмым, во втором не доехал до финиша. Зато выстрелил Митяй – выиграл оба заезда. Севастьянов в обоих заездах занял третьи места.

На трассе подмосковного клуба «Пирамида» Паршин и Севастьянов «обменялись любезностями» – заняли по первому и второму месту. Лебедев – третье и четвертое. Чтобы стать чемпионом, питерцу Севастьянову надо было выигрывать оба заезда. Но все расчеты спутал Максим: «включил» талант и без труда победил в обоих заездах. По итогам трех этапов лучшая сумма очков у Паршина.

Но почему на участие в чемпионате не заявились действующие чемпионы страны Александр Иванютин и Андрей Сафронов? Их спонсоры оказались чуть щедрее других и на время зимних холодов увезли подопечных тренироваться одного – на Кавказ, другого – в Испанию.

Лидирует Дмитрий ПАРШИН (№3)

Открытый зимний чемпионат России – 2004. Класс «85 на шипах»: 1. А. Стряпан (Санкт-Петербург); 2. Е. Пилецкий (Минск); 3. А. Теплов (Орел). Класс «Открытый на шипах»: 1. Д. Паршин (Москва); 2. Г. Севастьянов (Санкт-Петербург); 3. М. Лебедев (Пенза). Класс «Открытый без шипов»: 1. А. Садилов (Мышкин, Ярославская обл.); 2. Д. Моисеев (Санкт-Петербург); 3. А. Коковякин (Пермь).

ЗНАЙ НАШИХ!

В Ирбите на снежном треке в 12-й раз прошли гонки за Кубок Б. В. Зефирова. Проводились они по правилам трековых соревнований, но на кроссовых мотоциклах с колясками. Участники проходили круги в обратную сторону – по часовой стрелке: правые повороты повышают зрелищность. Это чисто ирбитская дисциплина мотоспорта.

В заездах приняли участие экипажи из городов Урала и Сибири. Победил дуэт Роман Кох–Виктор Свалухин из местного СТК «Уралмото» на мотоцикле «Урал». Им по 17 лет. Следует отметить, что основные соперники победителей стартовали на Honda и KTM.



ПРИЗЫ – ОТ ЗиДА

Ширина гора олицетворяет отечественный мотоспорт не только для жителей Коврова. На ее склонах располагается старейшая в стране трасса классического мотокросса. Гоняли по ней все наши прославленные спортсмены, в том числе чемпионы мира Виктор Арбеков и Геннадий Моисеев. На легендарной трассе прошел 48-й зимний Кубок России на призы завода имени Дегтярева. По заведенной много лет назад традиции победителей премировали мототехникой ЗиДа.

Материалы рубрики «Спорт» подготовили: Вадим АЛЕМБИКОВ, Анатолий ЛЕЛЬЕВР, Эдуард СВЕРДЛИКОВ, Владимир ГОРЛОВ, Алексей ПОЛЯНЦЕВ, Татьяна КИРЮНИНА, Юрий БОЙНОВ, Наталия ЛЮБИМОВА, Андрей ПЛАКСИН. **Ведущий рубрики – Николай САМАРИН.**

ИСТОРИЯ

ПОКУШЕНИЕ НА ФАВОРИТА?

Прошло 20 лет со дня трагической гибели талантливейшего гонщика, двукратного чемпиона мира в командном зачете Анатолия ГЛАДЫШЕВА.

В редакции раздался звонок: «Есть фотография с чемпионата мира по ледовому спидвею 1984 года. Ее нигде не печатали...» И добавили многозначительно: «Такие вещи тогда не афишировали...»

На ледовой дорожке Большой спортивной арены Лужников шел второй день финала личного чемпионата мира по спидвею. После первого дня соревнований с одинаковой суммой очков лидировали трое: швед Эрик Стенлунд и советские гонщики Юрий Иванов и Владимир Сухов. Для наших соотечественников такая расстановка была более чем непривычна: из восьми прошедших до тех пор чемпионатов только в двух удавалось выиграть золотые медали иностранцам (1970 г. – Антонин Шваб, 1974 г. – Милан Шпинька, оба из Чехословакии).

23-й заезд свел сильнейших спортсменов: на первой дорожке – Анатолий Гладышев (СССР), на второй – Эрик Стенлунд (Швеция), на третьей – Виталий Русских (СССР) и на четвертой – Курт Вартбихлер (Австрия). Решалась судьба чемпионского звания.

Стартовая лента взметнулась вверх – мотоциклы сорвались с места. С минимальным преимуществом старт выиграл шведский гонщик. Почти одновременно Стенлунд и Гладышев, уложив мотоциклы до руля, вошли в первый поворот. Машина шведа накрыла переднее колесо советского гонщика. В таких случаях чаще падает идущий вторым – Анатолий Гладышев по инерции полетел с мотоциклом в сторону снежного ограждения и попутно сбил Виталия Русских.

Дальше произошло ужасное: шипованный мотоцикл австрийца переехал скользящего по льду Гладышева. Стадион онемел.

Первыми к пострадавшему подбежали Русских и Вартбихлер. Травмированный гонщик пребывал без сознания, на его шее зияла огромная рваная рана от шипов. Медлить нельзя, но, как назло, колеса «скорой», стоявшей наготове у противоположной трибуны, буксовали на льду, и она еле-еле ползла...

Через несколько минут соревнования продолжили. Организаторы сделали все, чтобы информация о трагедии не вышла наружу. Болельщики на трибунах так и не узнали, что Анатолий Гладышев умер, не приходя в сознание, там же, на стадионе. Фотокорреспонденты, занятые в тот черный день на чемпионате, рассказывали: какие-то официальные лица в штатском изымали о них отснятые пленки.

Так и ушел из жизни – тихо, без огласки – талантливый гонщик, двукратный чемпион мира в командном зачете, дважды завоевывавший бронзовые медали на чемпионате мира в личном первенстве.

В спортивных кругах блуждали слухи. Одни утверждали, что каждый из гонщиков тогда рисковал настолько, насколько считал возможным, и некого здесь винить. Другие выдвигали иную версию. Якобы после неудачного выступления в первый день чемпионата все наши спортсмены получили от руководства «накачку»: «Мальчишка вас объезжает!» – вот парни и горячились, рисковали... Третьи категорически утверждали: была прямая установка остановить шведа любым способом. Любым: или просто «попридержать» его, или устроить завал!

Взялся ли Анатолий Гладышев таким образом выполнить установку (или даже наказ) руководства?..

Вот что сегодня рассказывает Виталий Русских:

– Относительно того, что на ледовой дорожке велись какие-то «грязные игры» – абсолютная чепуха. Гонки – это не бои гладиаторов. Способы «попридержать» конкурента есть в арсенале любой команды, и из этого никто никогда не делал секрета. Но чтобы специально пытаться завались со-



перника – это исключено! А потому и установки остановить шведа, конечно же, никто не давал. Ни один функционер не осмелился бы не то что сказать об этом вслух, но даже намекнуть. Анатолий Гладышев был одним из опытнейших наших гонщиков, но ему не повезло в первый же день: начал чемпионат с падения, и из-за чего он оказался только на 13-м месте. Похоже, Анатолий рискнул больше, чем следовало... Тогда всем было ясно: объедешь Стенлунда – станешь героем дня. Вот мы и старались...

Николай САМАРИН

Фотография Владимира ГОРЛОВА публикуется впервые



Еще мгновение – и австрияк (он идет последним) не сумеет объехать скользящего по льду Анатолия Гладышева.


МОТОРНЫЕ МАСЛА
ВАЛЬВОЛИН
ДЛЯ МОТОЦИКЛОВ
Подарок!
Покупая 1 л SynPower 2T/4T или DuraBlend 2T/4T, Вы получаете спецсмазку для цепей в Подарок!
Корпорация "Примула" · (095) 427-13-00
www.primula.ru · e-mail: post@primula.ru
Valvoline


ШЕДЕВРЫ
ОТ LIQUI MOLY
LIQUI MOLY
МОТО МАСЛА ХИМИЯ
Подробная информация на сайте www. LiquiMoly.ru
или по телефону (095) 728-3857


SELENIA MOTO RIDER
SELENIA FLUIDS & LUBRICANTS
GILERA PIAGGIO MALOSSI Kawasaki
90 лет опыта
Selenia Moto Rider
высококачественные масла
для мотоциклов и скутеров.
Рекомендованы
Piaggio, Gilera,
Malossi, Kawasaki.
Москва: м-н "Зенит" 268-6065,
"Вояж Авто" 278-5423,"Байкленд" 596-8100,
С.-Петербург (812) 317-8268, 108-6613,
Краснодар (8612) 53-25-96,
Казань (8432) 72-63-28,
Челябинск (3512) 71-89-30,
Пенза (8412) 63-23-65.
Приглашаем регионы к сотрудничеству
(095) 755-8511


МОТО МИР
МотоМир
Ремонт любой сложности,
техническое обслуживание
мотоциклов и ATV - выезд к клиенту.
Прием на комиссию
и комиссионное оформление
любой техники.
Новые и подержанные
мотоциклы, ATV, скутеры.
Одежда и аксессуары. Заказ
запчастей, мотошиномонтаж.
МОТОЦИКЛЫ
(095) 503-5294, 950-8374
www.motomir.ru


АВТО-СИТИ
официальный дилер по Северо-Западному региону
PIRELLI Metzeler
МОТОПОКРЫШКИ
всех моделей от суперспорта до туристических
ПРОДАЖА • ОТПРАВКА ВО ВСЕ РЕГИОНЫ
т/ф (812) 430-3240, т. 431-0102; В.О. Малый пр., 40, т. (812) 327-7951
ООО "ПРОФИ" производит монтаж и балансировку на профессиональном оборудовании
С.-Петербург, ул. Савушкина, 89
Сервис – т. (812) 327-6829


ПРОКАТ
ATV и МОТОЦИКЛОВ
СКОРОСТЬ ВО ВРЕМЕНИ
ЭКСТРИМ ПАРК
www.x-park.ru
Профессиональные и учебные трассы для мотокросса и эндуро. Мотошкола;
Проведение корпоративных мероприятий;
Продажа мототехники и аксессуаров;
Мойки, душевые, ремонт и обслуживание;
Кафе и мини-гостиница.
(095) 239-1009
239-1087
www.motogp.ru


SUZUKI TOHATSU YAMAHA EVINRUDE Johnson VOLVO PENTA MERCURY Propellers
Запчасти, тюнинг, аксессуары
для мотоциклов
снегоходов, лодочных моторов
гидроциклов и ATV
Ул. Нижняя Масловка д.3, офис 10
тел.: (095) 945-4415, 945-3528
E-mail: statusauto@mtu-net.ru
HONDA Kawasaki POLARIS BOMBARDIER ARCTIC CAT


Мото Рэст www.motorest.ru
МОТОЦИКЛЫ И СКУТЕРА
• Honda • Yamaha • Jawa • Peugeot
ATV
• Honda • Yamaha
• Bombardier • Dinli
• Polaris
СНЕГОХОДЫ
• Yamaha • Polaris • Bombardier
• Arctic Cat • Тайга • Буран • Рысь
ГИДРОЦИКЛЫ
• Yamaha • Polaris • Bombardier
Щелковское ш., 5
(ф-ка "Сокол")
(095) 967-1636, 163-4487



ОАО «ИЖЕВСКИЕ МОТОЦИКЛЫ»
426006, Россия, г. Ижевск, ул. Телегина, 30
Отдел маркетинга: тел/факс (3412) 54-16-43
e-mail: md@moto.izhmash.ru, www.izhmoto.ru



Иж 7.107-016-12 "ПЛАНЕТА-5"

Двигатель двухтактный, одноцилиндровый с воздушным охлаждением, объем 346 куб.см., макс. мощность 22 л.с., снаряженная масса 180 кг, максимальная скорость 120 км/ч.

Классический дорожный мотоцикл. Простая, надежная конструкция двигателя и удобство обслуживания обеспечивают популярность этой модели в России и за рубежом. "Планета-5" отлично зарекомендовала себя при эксплуатации как в условиях города, так и в сельской местности. Мотоцикл ИЖ "Планета-5" - для всех, кто не гонится за дорогой модой и любит удобную "классику".

ИЖ-ПРОВЕРЕН ВРЕМЕНЕМ И ДОРОГАМИ.

ДИЛЕРЫ (ГАРАНТИЙНОЕ И СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ, ФИРМЕННЫЕ ЗАПЧАСТИ): **Альметьевск**, "Звезда", (8553) 23-69-61; **Архангельск**, сеть м-нов "Барс", (8182) 64-26-26; **Благовещенск**, мотосалон "Росавто", (4162) 38--26-36; **Великий Новгород**, м-н "Тирис", (8162) 66-50-82; **Владимир**, ООО "М-Авто", (0922) 38-37-91; **Вологда**, Автоцентр "Вологда 5", (8172) 73-08-02; Фирменный м-н "Иж", (8172) 21-40-80; **Екатеринбург**, П-н "Авторезина", (3432) 10-74-57; **Иваново**, Торговая сеть "Мото & Вело", (0932) 41-85-21; **Краснодар**, Автосалон "Кубань-ИжАвто", (8612) 33-26-13; **Красноярск**, ТД "Ваш Выбор", (3912) 27-07-16; м -н "Мотоциклы", (3912) 63-00-58; **Москва**, м -н "Отечественная мототехника", (095) 509-2310; Торговая компания "КОНТУР", (095) 525-60-24; Мотосалон "Мотоантана", (095) 180-84-27; **Н.Новгород**, м-н "Планета", (8312) 36-39-33; ЧП Евстигнеев А.И., (8312) 66-14-33; **Новосибирск**, м-н "Мото", (3832) 20-97-27; **Пенза**, ТД "Бензоэлектроинструмент", (8412) 58-10-11; **Самара**, Сеть м-нов "Автомотовело", (8462) 30-04-89; **Тюмень**, м -н "Старт", (3452) 22-71-45; **Улан-Удэ**, м-н "Автомобили", (3012) 44-89-50; **Чита**, м-н "ЦентрЧитаШинТорг", (3022) 23-29-18; м-н "Планета 5", (3022) 99-13-75.





КОМПАНИЙ

МОТОЦИКЛЫ И АВТОМОБИЛИ ОТ ЯПОНСКОГО ДИЛЕРА



ЦЕНЫ – ВНЕ КОНКУРЕНЦИИ!

Оригинальные и неоригинальные запчасти для мотоциклов, гидроциклов, снегоходов, ATV.
Моторезина, мотохимия, одежда, аксессуары. Спортивный тюнинг (sportbike, cross, watercraft, snowmobile).
Квалифицированные специалисты производят ремонт мотоциклов, гидроциклов, снегоходов, ATV. Гарантия.

Москва, ул. Д. Ульянова, 26А, т. (095) 974-7519 (многокан.), 123-7016
Санкт-Петербург, Малодетскосельский пр-кт, 34, т. (812) 988-0080
Япония, т. (1081) 902-77-62-466 — центральный офис
www.souzmoto.ru







SUZUKI

- Мотоциклы
- Производство мотодельтапланов
- Запасные части
- Ремонт
- Одежда и аксессуары

Москва,
ул. Автомоторная, д. 2
«МОТОРЫ «СУЗУКИ»
Т.: 153-32-71, 504-3092
E-mail:sansanih@mtu-net.ru





страховая компания
За рулем
содружество
Основана в 1995 г.

СТРАХОВАНИЕ
МОТОЦИКЛОВ И ДРУГИХ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
ОТ ВСЕХ РИСКОВ

К НАЧАЛУ МОТОСЕЗОНА-2004

Селиверстов пер., д.10, стр.2
737-4492 208-5181
WWW.INCO.ZR.RU E-MAIL: INCOZR@ZR.RU

Представительство в Воронеже:
тел.: (8 0732) 13 42 10, 14 34 90

МОТОЦИКЛЫ, МОТОРОЛЛЕРЫ, ATV
ГЕНЕРАТОРЫ, ЛОДОЧНЫЕ МОТОРЫ
ПРОДАЖА В КРЕДИТ И ЛИЗИНГ
СЕЗОННОЕ ХРАНЕНИЕ

КАЧЕСТВЕННОЕ
ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ
МОТОЦИКЛОВ, МОТОРОЛЛЕРОВ,
ATV, ГЕНЕРАТОРОВ, ЛОДОЧНЫХ МОТОРОВ
ГАРАНТИЯ НА ВЫПОЛНЕННЫЕ РАБОТЫ 1 ГОД
ЭВАКУАЦИЯ
СТЕНД ИЗМЕРЕНИЯ МОЩНОСТИ ВАШЕГО МОТОЦИКЛА

YAMAHA ДиМ+Ко Волоколамское ш., 120, т. (095) 753 27 00
www.dimko.ru









DUCATI MOTOR

• ПРОДАЖА И ЗАКАЗ • ПРЕДПРОДАЖНАЯ ПОДГОТОВКА И ПОСЛЕПРОДАЖНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
• ЗАПЧАСТИ И АКСЕССУАРЫ ИЗ ЕВРОПЫ, ЯПОНИИ (В Т.Ч. ОРИГИНАЛЬНЫЕ)
• РЕМОНТ, ТЮНИНГ • СПРАВКА-СЧЕТ, СТРАХОВКА, УЧЕТ В ГИБДД



МОТОЦИКЛЫ ИЗ ЯПОНИИ



МОТОСАЛОН "ОХТА"
Санкт-Петербург, Свердловская набережная, дом 64
т. (812)224-0243, 224-3013, ф. (812) 222-5380
www.bikerclub.ru, e-mail: autoohta@peterlink.ru















ГИДРОЦИКЛЫ
МОТОВЕЗДЕХОДЫ
ВСЕ БРЕНДЫ МИРА
ЛОДКИ
BUSTER
YAMAHA













РАСПРОДАЖА СКУТЕРОВ Б/У
запчасти, ремонт, прокат, опт
т.: 935-66-79
м."Калужская"
38 квартал.Юго-запад, к.5А
м-н "Автолюбитель"
www.scooterforce.ru



• Жестяно-малярные работы
• Ремонт пластика, ходовой
955-5455 • 8-901-710-6590
www.moto-motors.narod.ru



HONDA YAMAHA KAWASAKI KTM
Ремонт и ТО
мототехники.
"УРАЛ"-СЕРВИС.
Требуется механик
тел. (095) 106-73-19
м. "Красногвардейская"
Ореховый б-р, вл.28
Автостоянка "ЛАДА"
HYARLEY - DAVIDSON SUZUKI APRILIA
BMW DUCATI TRIUMPH HUSQVARNA

БИТЦА-ЦЕНТР-СПОРТ
✓ снегоходы ✓ подвесные
✓ мотовездеходы лодочные моторы
✓ амфибии-ARGO ✓ одежда, аксессуары
✓ мототехника ✓ центр-сервис,
✓ гидроциклы запчасти
Балаклавский пр-т, 33 (КСК «Битца»)
(095) 318-3547, 768-8817
Т./Ф. (095) 318-6784

По вопросам размещения рекламы в журнале «МОТО» обращайтесь в рекламное бюро «За рулем» по телефонам: 978-6167, 978-0389, факс: 978-0012, e-mail: kut@zr.ru

МАГАЗИН "ЗЕНИТ" МОТОСАЛОН

м. "Сокольники", Сокольническая пл., 9, т. (095) 268 6065, 269 3764

Уникальное предложение!!!

Скутеры DAELIM с гарантийным сроком 2 года!

Продажа техники в кредит

Гипермаркет запчастей 30000 наименований

Лучший в Москве выбор отечественной мототехники

Более 50 моделей дорожных скутеров от ведущих мировых производителей (новые и б/у)

Мотошлемы * Мотовездеходы (ATV) * Тюнинг

agv uvex HJC E-TON MALOSSI

АЛЬПИН YAMAHA

new new new

XT660X YZF R1 FZ6 fazer

121552, Москва, ул.Крылатская, 8

Телефон: 140-66-22, 149-50-69
Факс: 777-39-86
web: www.alpin.ru
www.yamaha-motor.ru
mail: info@yamaha-motor.ru

www.btd-moto.ru

МОТОЦИКЛЫ, СКУТЕРА, АКСЕССУАРЫ, СЕРВИС, КРЕДИТ, СТРАХОВКА

мотосалон
БТД-МОТО
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

МОТОТЕХНИКА ИЗ ЕВРОПЫ, ЯПОНИИ, США В НАЛИЧИИ И ПОД ЗАКАЗ!











Россия 197110, г. Санкт-Петербург
пр. Левашовский д.13, (м. Петроградская), ул. 9 января д.19 (м. Обухово)
Тел: (812) 973-42-82, 336-21-15; e-mail: moto@btd.ru; http://www.btd-moto.ru

УЧЕБНИК ВОДИТЕЛЯ

Подробно описана конструкция современного мотоцикла на примерах известных моделей отечественного и зарубежного производства. Популярно изложены принципы действия узлов и агрегатов мотоцикла: двигателя, трансмиссии, несущей системы, ходовой части. Приведены классификация и технические параметры мототехники, выпускаемой в России и за рубежом. Даны рекомендации по эксплуатации мотоцикла в разное время года, а также техническому обслуживанию

Допущено Министерством образования Российской Федерации в качестве учебника для подготовки водителей автотранспортных средств



КНИЖНУЮ ПРОДУКЦИЮ ИЗДАТЕЛЬСТВА ВСЕГДА МОЖНО ПРИОБРЕСТИ В ФИРМЕННЫХ МАГАЗИНАХ «ЗА РУЛЕМ»:

В МОСКВЕ: ул. Бакунинская, 72, тел. 261-22-95;
ул. Долгоруковская, 36, тел. 973-14-00;
ул. Краснопрудная, 30/34, тел. 264-92-94.
В ВОРОНЕЖЕ: ул. Хользунова, 112, тел. (0732) 14-34-90.
В КИРОВЕ: ул. Степана Халтурина, 2, тел. (8332) 56-50-16.
В ПЕРМИ: ул. Боровая, 24, тел. (3422) 22-72-04.
В ХАРЬКОВЕ: Харьковский книжный рынок, пер. Кравцова, 19, тел. 8 (0572) 17-04-71.

Любую книгу издательства «За рулем» можно найти и заказать по адресу: **http://knigi.zr.ru**
По вопросам оптовых приобретений обращайтесь по телефону **(095) 261-37-61, 261-07-23, 267-64-93**

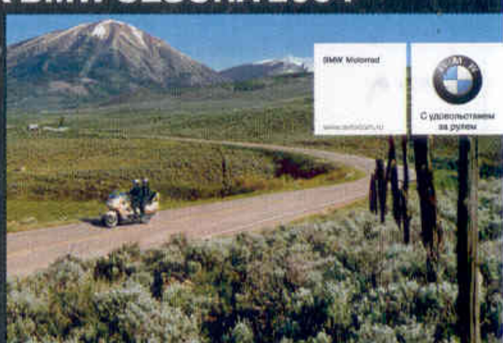
УЗНАЙТЕ ВСЕ ПОДРОБНОСТИ О НОВИНКАХ BMW СЕЗОНА 2004



ABTODOM

Официальный дилер BMW
Москва, ул.Зорге,17
www.avtodom.ru moto@avtodom.ru

☎105-0-105



Крупнейший мотосалон BMW в Восточной Европе. Лидер по итогам продаж 2003 г.











ЦЕНЫ НА МОТОТЕХНИКУ

Модель	Класс/ назначение	Двигатель (тактность, цилиндры, объем,см³)	Мощность, л.с.	Год выпуска	Цена	Салон, телефон
Мотоциклы						
Honda GL1800A4 Gold Wing	туризм	4-6-1832	118	2004	26990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda GL1800A4 Gold Wing Red	туризм	4-6-1832	118	2004	27490 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda ST1300A4 Pan European	туризм	4-4-1261	126.5	2004	26490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VT750 C4 NEW Shadow	кастом	4-2-745	46	2004	11490 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda VTX1800C4	кастом	4-2-1795	103	2004	15990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VTX1300C4	кастом	4-2-1312	75	2004	13990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda VFR800A4 ABS	спорт-туринг	4-V4-782	109	2004	17490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VTR1000S4	суперспорт	4-V4-999	136	2004	19490 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CBR600RR4	суперспорт	4-4-599	123	2004	14490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBR1000RR4 NEW Fireblade	суперспорт	4-4-998	172	2004	17990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CBR600F4	спорт	4-4-599	110	2004	12490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CB600F3	неоклассик	4-4-600	95	2003	10490 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CB900F4 Hornet	неоклассик	4-4-919	109	2004	13490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CB1300F4	неоклассик	4-4-1284	116	2004	14990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CBF600S4 NEW	неоклассик	4-4-600	78	2004	11790 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBF600S4 ABS NEW	неоклассик	4-4-600	78	2004	12990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda XL 1000V4 Varadero NEW	турист-эндуро	4-V2-996	94	2004	16990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XL 650V4 Transalp NEW	турист-эндуро	4-V2-647	53	2004	12190 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CR250R4	кросс	4-1-249.4	59	2004	8690 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XR100R4/CRF100F4	эндуро	4-1-99.2	-	2004	3390 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda XR70R4/CRF70F4	эндуро	4-1-71.8	-	2004	2690 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XR50R4/CRF50F4	эндуро	4-1-49.4	-	2004	2390 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Aprilia RSV Mille STD	спорт	4-2-998	130	2004	17791 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Aprilia Caponord	эндуро	4-2-998	98	2003	15399 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Aprilia SL 1000 Falco	спорт	4-2-998	118	2003	15599 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Aprilia Pegaso 650 IE	эндуро	4-1-652	47	2003	10199 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha FJR 1300	спорт-туризм	4-4-1295	145	2003	14900 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha YZF R6	спорт	4-4-599	123	2003	12450 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha DT 125 R	эндуро	2-1-125	12	2003	4238 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha XJ 900 S	дорожный	4-4-900	92	2003	9350 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha XJ R 1300	дорожный	4-4-1300	106,5	2003	10500$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Benelli TRE900 Tornado	спорт	4-3-900	138	2003	29900 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Aprilia RX 50 Minicross Basic	кросс	2-1-49.7	-	2004	19251 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia RX 50 Minicross Senior	кросс	2-1-49.7	-	2004	25595 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia RX 50 Minicross Challenge	кросс	2-1-49.7	9	2004	2390 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia RS 50 GP1	спортбайк	2-1-49.7	-	2004	3840 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia RX 50 full power	кросс	2-1-49.7	-	2004	3575 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia Pegaso 650 IE	эндуро-туризм	4-1-652	49	2004	8870 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia RSV 1000 STD	супербайк	4-V2-998	135	2004	15640 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia RSV 1000 Tuono	стрит	4-V2-998	135	2004	14620 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia SL Falco 1000	спортбайк	4-V2-998	121	2004	13765 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia ETV 1000 Caponord	эндуро-туризм	4-V2-998	98	2004	13235 €	ИталМото www.italmoto.ru
Moto Guzzi Nevada 750 Base	кастом	4-2-744	46	2003	8950 €	ИталМото (095) 780-42-94
Moto Guzzi Breva 750 IE K	накед	4-2-744	46	2004	10195 €	ИталМото www.italmoto.ru
Moto Guzzi V11 Sport	спортбайк	4-2-1064	94	2004	14580 €	ИталМото (095) 780-42-94
Moto Guzzi California special Titanium	кастом	4-2-1064	76	2003	14720 €	ИталМото www.italmoto.ru
Moto Guzzi California EV	кастом	4-2-1064	76	2003	14920 €	ИталМото (095) 780-42-94
Benelli Tornado 900 Tre	супербайк	4-3-898	143	2004	23400 €	ИталМото www.italmoto.ru
Benelli Tornado 900 RS	супербайк	4-3-898	143	2004	24900 €	ИталМото (095) 780-42-94
Yamaha XVS 650	чоппер	4-2-650	40	-	9099 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha XVS 650 A	чоппер	4-2-650	40	-	9899 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha YZF-R1	спортбайк	4-4-1000	172	-	17099 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha YZF-R6	спортбайк	4-4-600	123	-	12849 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha XV 1700 Warrior	чоппер	4-2-1700	85	-	19299 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha XJR 1300	дорожный	4-4-1251	106	-	11899 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha FJR 1300	дорожный	4-4-1298	143	-	17799 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha FZS 1000 Fazer	дорожный	4-4-998	143	-	12499 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha FZ 6 Fazer	дорожный	4-4-600	98	-	9449 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha FZ 6 N	дорожный	4-4-600	98	-	9399 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha XV 1600 Wild Star	чоппер	4-2-1600	63	-	14499 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha XVS 1100 Drag Star	чоппер	4-2-1100	62	-	11299 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha XVS 1100A Drag Star	чоппер	4-2-1100	62	-	12199 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha TW 200	эндуро	4-1-200	15	-	4699 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha XT 600	эндуро	4-1-600	40	-	6699 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha WR 450 F	эндуро	4-1-450	60	-	8849 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha PW 50	детский	2-1-49	3	-	1449 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha PW 80	детский	2-1-80	4.8	-	1949 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Suzuki GSX-R 600 new	спортбайк	4-4-599	110	2004	13990$	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Suzuki GSX 1400	классик	4-4-1402	106	2004	12900 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Suzuki DL 650 V-Strom new	туризм	4-2-645	66	2004	11190 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Suzuki SV 650	классик	4-2-645	70	2004	9900 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Suzuki GSX 1300 R	спортбайк	4-4-1299	175	2004	17900$	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Suzuki VL 800	чоппер	4-2-805	52	2004	11400$	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Hyosung RX 125	эндуро	/-1-124	12	2004	3299$	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Hyosung GT 650	-	/-2-647	79	2004	6990$	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Урал Волк	дорожный	4-2-750	45	2004	2850 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Урал Gear-up	дорожный	4-2-750	45	2004	-	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Zongshen ZS 200	эндуро	/-1-198	9.5	2004	1849$	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
KTM 85 SX 19/16	кроссовый	4-1-85	45	2004	4990 €	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
KTM 640 LC4 Adventure	супермотард	/-1-625	54	2004	9990 €	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
KTM 640 LC4 Supermoto	супермотард	/-1-625	54	2004	8990 €	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
KTM 640 DUKE II	дорожный	/-1-625	54	2004	9500 €	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
KTM 950 Adventure	туризм	/-2-942	98	2004	13590 €	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
ИЖ Юнкер	дорожный	2-2-350	24	2004	43000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10
ИЖ Планета	дорожный	2-1-350	-	2003-2004	28000 руб.	«Отечественное мото» info@rusmotobike.ru
Урал Волк	чоппер	4-2-745	45	2004	81500 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
Урал Соло	классик	4-2-/	-	2004	67000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10
ЗиД «Курьер»	дорожный	2-1-200	15	2004	23000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
ММВЗ «Минск»	дорожный	2-1-125	13	2004	18000-24000 руб.	«Отечественное мото» info@rusmotobike.ru
Kawasaki Vulcan 2000 Classic NEW	чоппер	4-2-2053	90	2004	17699 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Kawasaki Vulcan 1600 Classic	чоппер	4-2-1552	67	2004	11999 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki Vulcan 1600 Mean Streak NEW	чоппер	4-2-1552	73	2004	12999 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22

Kawasaki Vulcan 800 Classic	чоппер	4-2-805	55	2004	8609 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki Ninja ZX-10R NEW	суперспорт	4-4-998	175	2004	14599 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Kawasaki Ninja ZX-6R	суперспорт	4-4-636	118	2004	10669 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki Ninja ZX-6RR	суперспорт	4-4-599	115	2004	10669 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Kawasaki ZRX 1200 круглая фара	дорожный	4-4-1164	122	2004	9809 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki Z 1000	стрит	4-4-953	127	2004	10999 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Kawasaki Z 750 NEW	дорожный	4-4-748	82	2004	8099 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki ER 500	дорожный	4-2-498	50	2004	5249 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Kawasaki KLE 500	эндуро	4-2-498	48	2004	5799 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki KLV 1000 NEW	эндуро	4-2-996	98	2004	10999 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha XV 1700 PC Road Star Warrior	чоппер	4-2-1670	85	2004	18599 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha YZF-R1 NEW	спорт	4-4-998	172	2004	17999 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha YZF-R6	спорт	4-4-600	123	2004	12399 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha FJR 1300	туризм	4-4-1298	143.5	2004	17099 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha TDM 900	дорожный	4-2-897	86	2004	12299 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha XV 1600 A	чоппер	4-2-1602	62	2004	13949 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha XVS 1100 A	чоппер	4-2-1063	62	2004	11749 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha XVS 650	чоппер	4-2-649	40	2004	9509 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha FZS 600 N NEW	стрит	4-4-600	98	2004	9399 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha FZS 600 Fazer NEW	стрит	4-4-600	98	2004	9449 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha FZS 1000 Fazer	стрит	4-4-1000	143	2004	11999 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Скутера						
Yamaha JOG 50 RR	скутер	2-1-49	7	2004	2799 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha NEO'S 100	скутер	2-1-101	5.8	2004	2829 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Geely JL125T-23	скутер	4-1-125	12	2003	1800 $	АБС Холдинг (095) 995-89-39
Geely JL150T-8	скутер-макси	4-1-150	15	2003	2400 $	АБС Холдинг (095) 945-70-50
Omaks MT50QT-2	скутер	4-1-50	4	2004	1350 $	АБС Холдинг (095) 995-89-39
Omaks MT50QT-20	скутер	4-1-50	4	2004	1150 $	АБС Холдинг (095) 945-70-50
Italjet Formula LC 50	скутер	2-1-49	-	2002	3100 $	Джет Формула (095) 781-23-74
Italjet Formula Jet-Set 150	скутер	4-1-150	13	2002	3900 $	Джет Формула (095) 399-23-90
Gilera Ice 50	скутер	2-1-49	-	2003	2800 $	Джет Формула (095) 781-23-74
Gilera DNA 50 2-T	скутер	2-1-49	-	2004	3400 $	Джет Формула (095) 399-23-90
Gilera DNA 180	скутер	4-1-182	20	2003	5400 $	Джет Формула (095) 781-23-74
Gilera Runner 180 SP	скутер	2-1-178	21	2003	4800 $	Джет Формула (095) 399-23-90
Gilera Nexus 500	скутер	4-1-460	40.2	2004	8950 $	Джет Формула (095) 781-23-74
Aprilia Habana 50 custom	скутер	2-1-49.4	-	2004	3000 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia Rally 50	скутер	2-1-49.4	-	2004	2480 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia SR 50 H2O FT	скутер	4-1-49.4	-	2003	2980 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia Atlantic 200	скутер	4-1-200	18	2004	5340 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia Atlantic 500	скутер-макси	4-1-460	39	2004	8060 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia Scarabeo 200	скутер	4-1-200	18	2004	4930 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia Scarabeo 500	скутер-макси	4-1-460	39	2004	8360 €	ИталМото (095) 780-42-94
Hyosung SF50 Prima	скутер	/-/-49	5	2004	1899 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Zongshen ZS50QT-4B	скутер	4-/-49	3	2004	890 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Suzuki AN650K3 Burgman ABS new	скутер	4-2-638	-	2004	13990 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Suzuki AY 50	скутер	/-/-/	-	2003	2950 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
KTM 50 mini Adventure	кроссовый	/-1-49.8	2	2004	1690 €	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Honda SH150	суперскутер	4-1-153	16	2004	4990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda SZX50SX/XX	скутер	2-1-49,4	5.64	2003	2990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda SES 150 Dylan	суперскутер	4-1-153	16	2004	4990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Yamaha XP 500 T-max	скутер	4-2-499	43	-	10599$	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha NEOS 50	скутер	2-1-49	5.5	-	2649$	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha Jog 50 RR	скутер	2-1-49	7	-	2908$	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha AEROX 50	скутер	2-1-49	7	-	2969$	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
ЗиД «Пилот»	мокик	2-1-50	3.5	2004	19000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
Piaggio NRG MC-3 L.C.	скутер	2-1-49.4	6.2	2004	3300$	Scooteria (095) 502-66-16
Piaggio Typhoon 50	скутер	2-1-49.4	5.6	2004	2900$	Scooteria www.piaggio.ru
Piaggio Typhoon 125	скутер	2-1-125	13.7	2004	3900$	Scooteria (095) 502-66-16
Vespa ET2	скутер	2-1-49.4	5.6	2004	3000$	Scooteria www.piaggio.ru
Мотовездеходы (ATV)						
Yamaha YFM 660 FWA Grizzly	утилитарный	4-1-660	42	-	11999$	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha YFZ 350 Banshee	спорт	2-2-350	46	-	7899$	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha YFM 660 R	спорт	4-1-660	46	-	10099$	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha YFZ 450	спорт	4-1-450	-	-	9899$	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha YFZ 450 FWA Kodiak	утилитарный	4-1-450	-	-	10799$	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha YFZ 450 FWAN	утилитарный	4-1-350	-	-	8999$	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha YFS 200 Blaster	спорт	2-1-200	21	-	4899$	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha YFM 125 A Grizzly	спорт	4-1-350	8.6	-	4949$	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Honda TRX650FA4 Rinkon	универсальный	4-1-650	32	2004	13490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX500FA4 RUBICON	утилитарный	4-1-499	27	2004	10290 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda TRX400FA4 Ranger AT	универсальный	4-1-400	20	2004	9690 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX350FE4	утилитарный	4-1-350	19.5	2004	8190 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Hyosung TE 100	-	2-/-99	-	2004	2690 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Hyosung TE 50	-	2-/-49	-	2004	2100 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Yamaha Grizzly 660	утилитарный	4-1-660	50,3	2004	11800 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha 660 RAPTOR	спортивный	4-1-660	60	2004	10000 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha YFM 660 FWA Grizzly	утилитарный	4-1-660	55	2003	11800 $	Нахимовский, 32 (095) 129-45-94
Yamaha Breeze	детский	4-1-125	-	2004	4700 $	Нахимовский, 32 (095) 129-29-07
Bombardier Quest XT	утилитарный	4-1-650	55	2004	12150 $	Нахимовский, 32 (095) 129-45-94
ЗиД «Фермер»	утилитарный	2-1-/	-	2004	34000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10
Yamaha YFM 660 FWA Grizzly	туризм	4-1-660	42	2004	11549 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha YFM 400 FWA Kodiak	туризм	4-1-400	26.4	2004	9349 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha YFM 660 R Raptor	спорт	4-1-660	54	2004	9699 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Гидроциклы						
Bombardier RXP	спорт/отдых	4-3-1500	215	2004	14800 $	Нахимовский, 32 (095) 129-29-07
Yamaha FX 160 CRUISER NEW	3-х местный	4-4-998	160	2004	17399 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha XL 700	3-х местный	2-2-701	80	2004	8949 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha GP 1300 R	2-х местный	2-3-1297	165	2004	14399 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha SUPERJET	стоячий	2-2-701	73	2004	7299 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Катера						
Finmaster 5700	отдых	подвесной мотор	60-115	2004	24800 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Лодки (надувные резиновые)						
Yamaran B-380	отдых	подвесной мотор	-	2004	1445 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaran B-400	отдых	подвесной мотор	-	2004	1635 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Лодочные моторы						
F2.5 AMHS	-	4-1-72	2.5	2004	875 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
3 AMHS-MALTA	-	2-1-70	3	2004	815 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
9,9 FMHS	-	2-2-246	9.9	2004	1990 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
25 BMHS	-	2-2-496	25	2004	2590$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
40 XMHS	-	2-2-703	40	2004	3085 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
55 BEDL	-	2-2-760	55	2004	4490 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
75 CETOL	-	2-3-1140	75	2004	6390 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
130 BETOL	-	2-4-1730	130	2004	8910 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63



МОТОЦИКЛЫ
ГИДРОЦИКЛЫ
МОТОВЕЗДЕХОДЫ
АЛЮМИНИЕВЫЕ
и НАДУВНЫЕ ЛОДКИ
ПОДВЕСНЫЕ
МОТОРЫ



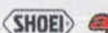


БЕСПЛАТНАЯ ДОСТАВКА ПО МОСКВЕ И МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ • ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ В НАЛИЧИИ И НА ЗАКАЗ
СРОЧНЫЙ ВЫЕЗД К КЛИЕНТУ ПО МОСКВЕ И ОБЛАСТИ • ЭВАКУАЦИЯ ТЕХНИКИ ДЛЯ РЕМОНТА • ТЮНИНГ

БОЛЬШОЙ ВЫБОР МОТООДЕЖДЫ И АКСЕССУАРОВ

МОТОСАЛОН СЕРВИС
www.avtoconcept.ru
АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63









- Продажа мотоциклов (новые и б/у)
- Постройка эксклюзивных мотоциклов
- Скутеры (новые и б/у), сервис
- Запчасти, аксессуары, одежда
- Консультации специалистов, тюнинг
- Обучение вождению мотоцикла
- Содействие в получении категории А
- Страхование мототехники
- Разборка мотоциклов
- Поставка мототехники под заказ из Японии и Европы
- Организация эскорта на мотоциклах
- Бар, бильярд, гостиница, стоянка

FORT MC
С.-Петербург, Глухоозерское шоссе, 14. Интернет: www.biker.ru/fort
тел./факс(812)567-88-70,тел.(812)115-13-75 e-mail:fortmc@mail.ru

МОТОЦИКЛЫ, АКСЕССУАРЫ, ТЮНИНГ,
ПОСТРОЙКА ЭКСКЛЮЗИВНЫХ МОТОЦИКЛОВ



HARLEY-DAVIDSON Spb
С.-Петербург, Глухоозерское шоссе, 14. Интернет: www.biker.ru/fort
тел./факс(812)567-88-70,тел.(812)115-13-75 e-mail:fortmc@mail.ru

БАЙК ЛЕНД

ТРИ ЭТАЖА ВЫБОРА ЕЖЕДНЕВНО

Мототехника
Suzuki, KTM, Урал, Zongshen, Hyosung, Benelli, Malaguti, Daelim, ItalJet, Peugeot и другие
Продажа товаров в кредит
Заказ запчастей
Прокат мототехники
Мотошкола
Система клубности
Прием техники на комиссию
Гарантийное и сервисное обслуживание
Организация и проведение мотопутешествий

Москва, Можайское шоссе, 1,5 км от МКАД. Ежедневно с 9:00 до 21:00 тел.: (095) 596-8100, 596-8990 www.bikeland.ru



КНИЖНУЮ ПРОДУКЦИЮ ИЗДАТЕЛЬСТВА ВСЕГДА МОЖНО ПРИОБРЕСТИ В ФИРМЕННЫХ МАГАЗИНАХ «ЗА РУЛЕМ»:

В МОСКВЕ: ул. Бакунинская, 72, тел. 261–22–95; ул. Долгоруковская, 36, тел. 973–14–00; ул. Краснопрудная, 30/34, тел. 264–92–94.
В ВОРОНЕЖЕ: ул. Хользунова, 112, тел. (0732) 14–34–90.
В КИРОВЕ: ул. Степана Халтурина, 2, тел. (8332) 56–50–16.
В ПЕРМИ: ул. Боровая, 24, тел. (3422) 22–72–04.
В ХАРЬКОВЕ: Харьковский книжный рынок, пер. Кравцова, 19, тел. 8 (0572) 17–04–71.

Любую книгу издательства «За рулем» можно найти и заказать по адресу: **http://knigi.zr.ru**
По вопросам оптовых приобретений обращайтесь по телефону **(095) 261–71–81**



В ритме твоего сердца

Оснащен мощным двигателем 600 куб.см., устанавливаемом на шоссейно-кольцевом YZF-R6



Мототехника Yamaha 2004 модельного года







панавто

ЗАО «Панавто Ко» — официальный дистрибьютор YAMAHA в России

Москва, 2-я Звенигородская, 13, метро «Улица 1905 года»

Мотосалон: 780-5555, 974-62-68. Сервис, запчасти: 974-79-68. Одежда, аксессуары: 974-13-22

Информация о дилерской сети на www.panavto.ru

ДП ПАНАВТО — официальный дистрибьютор YAMAHA в Украине

01001, Украина, Киев, Музейный пер., 4, тел./факс: +380/44/ 490-55-74

Мотосалон: Киев, Кольцевая дорога, 22. т/ф.: +380/44/494-31-44

Новая коллекция мотоэкипировки и аксессуаров от известных производителей: одежда Spidi, UFO, обувь Sidi, шлемы Nolan и Arai.